

AH
2 Ejes



Universidad Nacional Autónoma de México

**FACULTAD DE CIENCIAS
POLITICAS Y SOCIALES**

**EL MOVIMIENTO FERROCARRILERO EN
AGUASCALIENTES EN EL PERIODO
COMPRENDIDO ENTRE LOS PRESIDENTES
JUAREZ Y CALLES**

T B S I S

**Que para obtener el título de :
LICENCIADO EN SOCIOLOGIA**

**Presenta:
JOSE SALVADOR PEREYRA ORTIZ**



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N D I C E

	Pág.
INTRODUCCION.....	1
1.- <u>CONTEXTO NACIONAL DE LA INSTALACION DE LOS FERROCARRI</u>	
<u>LES</u>	6
1.1 La República Restaurada.....	6
1.1.1 Los Ferrocarriles y el Proyecto Liberal.....	9
1.2 El Porfiriato.....	11
1.2.1 La Política: Base del cumplimiento de los objetivos porfiristas.....	12
1.2.2 La Inversión extranjera. Ferrocarriles, -- "Un Campo Clásico".....	14
NOTAS AL CAPITULO 1.....	22
2.- <u>LA EMPRESA</u>	26
2.1 La Compañía Limitada del Ferrocarril Central Me- xicano.....	26
2.2 La Nacionalización.....	34
2.3 Los Ferrocarriles en la Revolución.....	44
2.4 Durante los años veinte.....	46
NOTAS AL CAPITULO 2.....	49
3.- <u>AGUASCALIENTES Y LA COMUNICACION FERROVIARIA</u>	53
3.1 Aspectos Generales.....	53
3.2 La Introducción y sus consecuencias.....	56
NOTAS AL CAPITULO 3.....	70
4.- <u>COMPOSICION DE LA FUERZA DE TRABAJO EN LOS FERROCARRI</u>	
<u>LES</u>	74
4.1 Los Trabajadores en los Ferrocarriles.....	90
4.2 Condiciones de Trabajo en los Ferrocarriles de - Aguascalientes.....	106

	Pág.
NOTAS AL CAPITULO 4.....	121
5.- <u>LAS ORGANIZACIONES OBRERAS</u>.....	124
5.1 Formación de las primeras agrupaciones.....	125
5.2 Organizaciones obreras en Aguascalientes.....	136
5.3 Agrupaciones Ferrocarrileras.....	144
NOTAS AL CAPITULO 5.....	154
6.- <u>CONFLICTOS OBRERO-PATRONALES</u>.....	158
6.1 Los primeros movimientos obreros.....	159
6.2 La huelga de la Unión de Mecánicos (1906).....	161
6.3 Las huelgas de 1907 y 1908.....	168
6.4 La huelga de despachadores (1909).....	170
6.5 Los conflictos obreros en los inicios de la Revo lución.....	175
6.6 La huelga de 1912.....	178
6.7 Otros conflictos obreros.....	188
6.8 La gran huelga de Ferrocarriles (1926-1927).....	195
NOTAS AL CAPITULO 6.....	204
CONCLUSIONES.....	208
FUENTES Y BIBLIOGRAFIA.....	219

I N T R O D U C C I O N

En la elección del tema de mi investigación "El movimiento Ferrocarrilero en Aguascalientes de Juárez a Calles" fueron varias las razones que influyeron:

- 1.- La carencia de un estudio monográfico a nivel regional sobre lo que consideramos un importante elemento de ruptura dentro de la tradición fundamentalmente agrícola y artesanal de Aguascalientes en los últimos años del siglo XIX: la introducción de la red ferroviaria.
- 2.- El cuestionamiento en torno a la razón por la cual fue elegida la Capital del Estado de Aguascalientes, con preferencia a la de San Luis Potosí; para instalar los Talleres Generales de la Empresa del Ferrocarril Central, y
- 3.- La inquietud por conocer el papel desempeñado por los ferrocarrileros de Aguascalientes dentro del contexto más amplio de la organización obrera del ramo, a nivel Nacional, en las primeras décadas de nuestro siglo.

Su título viene dado por la conjunción de dos elementos que considero de fundamental importancia para la historia del Estado: la introducción de las vías férreas y el establecimiento en la Capital de Aguascalientes los Talleres de Reparación y Construcción de Maquinaria. A raíz de este último hecho, y dado que dicho plantel llegó a concentrar, a finales de la primera década de nuestro siglo, a unos tres mil trabajadores, pienso que el número y variedad de éstos fue favorable, junto

con otros factores, a la constitución de un movimiento obrero especialmente combativo a nivel Nacional.

Es así como, con el presente trabajo, pretendo contribuir, en la construcción de la historia general de Aguascalientes, colaborando para ello con la investigación del sistema ferroviario en el Estado, así como el estudio del movimiento obrero que surgió en dicha empresa.

De esta forma, el objetivo del presente trabajo consiste en conocer la importancia que a nivel local trajo la introducción del Ferrocarril en el Estado de Aguascalientes por un lado, y por otro, conocer la forma en que se manifestó el movimiento obrero surgido alrededor de esa Empresa, así como la participación que los ferrocarrileros aguascalidenses tuvieron en la conformación del movimiento obrero a nivel Nacional.

Es precisamente el anunciado del objetivo general lo que justifica la bifurcación de la investigación en una parte que podríamos llamar "básica" y que comprende los entornos nacional, empresarial, estatal y local de la instalación y de las consecuencias socioeconómicas de la introducción de los ferrocarriles (capítulos I a III); y por otra parte, la que se puede denominar "complementaria" que, continuamente referida a la primera, nos permitirá conocer e insertar debidamente, en la medida de lo posible, y estudiándolo desde sus raíces más profundas, el movimiento obrero ferrocarrilero dentro del periodo que propongo para su análisis.

Por cuanto a la manera de lograr lo anterior se refiere, he dividido el trabajo en seis puntos diferentes:

- 1) CONTEXTO NACIONAL DE LA INSTALACION DE LOS FERROCARRILES: - Se refiere al contorno político, social y económico de la construcción, en nuestro país, de las vías férreas.
- 2) LA EMPRESA: En este punto desarrollaré la historia de los sucesivos propietarios de la red nacional, y específicamente de los ferrocarriles de Aguascalientes: Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarriles Constitucionalistas, de nuevo Líneas Nacionales, etc.
- 3) AGUASCALIENTES Y LA COMUNICACION FERROVIARIA: Con este capítulo pretendo dentro de la historia del siglo XIX en el Estado, señalar las rupturas que a nivel social y económico vinieron implicadas con la introducción del ferrocarril en 1884 y el establecimiento del Taller en 1900, hecho aquel al que viene unido, cabe anotar lo, la inauguración en 1895 de la Gran Fundición Central Mexicana.
- 4) COMPOSICION DE LA FUERZA DE TRABAJO EN LOS FERROCARRILES: - Aquí planteo como objetivo principal el describir la composición de la clase obrera ferrocarrilera de Aguascalientes, intentando describir, el número de obreros, el agrupamiento de los obreros en relación con la organización de la Empresa, su salario y las condiciones bajo las que laboraban.
- 5) ORGANIZACIONES OBRERAS: En este capítulo quiero describir -

las principales organizaciones obreras ferrocarrileras a ni vel nacional y las que surgieron dentro del taller de Aguas calientes, la relación de unas con otras y la influencia - que tuvieron sobre el movimiento obrero en el Estado.

- 6) CONFLICTOS OBRERO/PATRONALES: Mi objetivo, en este capítulo es aportar, a la historia general del movimiento obrero mexicano, la participación de los obreros ferrocarrileros de Aguascalientes.

Las fuentes que coadyuvarán al logro de mis objetivos - son bibliográficas, hemerográficas y documentales en relación con la empresa, el Gobierno y los Obreros tanto emitidas por - estas tres entidades como referidas a ellas.

El periodo previsto para el estudio comprende los años - de 1883 a 1928. Dado que el ferrocarril de Aguascalientes fue introducido en 1884 y queremos conocer los antecedentes y preparativos de dicha introducción, inicio el estudio el año ante rior a este hecho. Por otra parte, el año final de nuestra investigación fue elegido tomando en consideración que la huelga ferrocarrilera de 1926-1927 fue tal vez la más importante a ni vel nacional antes de la constitución del Sindicato de Trabaja dores Ferrocarrileros de la República Mexicana (SRFEM) en el - año de 1933, y que es interesante conocer las repercusiones - que este conflicto tuvo entre el gremio ferrocarrilero aquica- lidense, puesto que pienso que con la conformación del ante-

riormente mencionado sindicato, se instituy6 una nueva forma -
de manifestaci6n del movimiento obrero ferrocarrilero.

C A P I T U L O I

CONTEXTO NACIONAL DE LA INSTALACION DE LOS FERROCARRILES

El objetivo de ese capítulo es el dar un primer paso hacia la descripción del entorno más amplio de la construcción de la red ferroviaria en Aguascalientes. Afirmo que para esto es imprescindible conocer antes los elementos que, a mi juicio, encaminaron a los sucesivos presidentes de la República a introducir las vías férreas en el país y rastrearlos luego para conocer la medida en la que esa introducción vino a satisfacer las expectativas que los diversos regímenes tenían al respecto.

1.1 LA REPUBLICA RESTAURADA

Con el triunfo de la fracción liberal en la Guerra de Reforma y el consecuente encumbramiento de aquélla dentro del cuadro en el poder del México de los finales de la sexta década del siglo pasado, dos metas fueron la referencia hacia la que había que encauzar los esfuerzos del país: homogeneizarlo e intentar igualarlo a las más importantes naciones de la época. Para alcanzarlas había que avanzar, de manera simultánea, a cuatro niveles: político, social, económico y cultural.

En el nivel político la tarea se concretaba en los siguientes puntos: La práctica de la Constitución liberal de 1857 la pacificación del país y el incremento del erario público.

En el orden social, los elementos que contribuirían a alcanzar los objetivos liberales serían: La atracción de inmigración extranjera, el fraccionamiento de la propiedad y la libertad de asociación y trabajo.

Los elementos económicos habrían de ser: La construcción de caminos, la atracción de capital extranjero; la renovación, técnica sobre todo, de la agricultura; el desarrollo de la industria y la transformación de México en un puente mercantil entre Europa y el Lejano Oriente.

En lo cultural, por último, era preciso dar libertad a los credos y a la prensa, exterminar lo indígena y educar para homogeneizar a la nación (1).

De este modo, la República Restaurada fue planeada bajo el signo de la Reforma: Reforma social, reforma cultural, reforma política, reforma económica; reforma, en fin, proyectada "conforme a ciertas ideas abstractas y a un modelo concreto: Estados Unidos" (2).

Sin embargo, anotan quienes han estudiado la época (3), estos objetivos se mostrarían utópicos al enfrentarse con la realidad de la nación durante ese período: A la pretensión de atraer capital e inmigrante se oponía la inestabilidad y el caos de las décadas posteriores a la Independencia; a la pacificación se oponía el aislamiento en que vivía la inmensa mayoría de los mexicanos; el incremento de las vías de comunicación se oponía, por un lado, la accidentada topografía mexicana

na y, por el otro, la falta de audacia de los capitalistas nacionales y la poca atracción que, dada la conflictiva situación política antes señalada, ejercía nuestro país sobre los inversionistas extranjeros. Esto último, además, se vería agravado por el hecho de que, a finales de la década de los 1860, los Estados Unidos eran la única nación capitalista que mantenía relaciones con nuestro país (4).

Por cuanto se refiere a la situación del México rural, pese a los anhelos liberales de arraigar el parvifundismo, la propiedad comunal y el latifundio mantuvieron su omnipresencia, y el peonaje y la obrajería se constituyeron serios obstáculos para la realización del objetivo del trabajo libre.

La política del nacionalismo, por otro lado, venía a chocar, en primer lugar, contra una gran muestra de dialectos indígenas y, en segundo, contra una larga cadena de situaciones derivadas del aislamiento existente entre los diversos núcleos de población: la extraordinaria raigambre de las costumbres de los habitantes, el mantenimiento de una economía de subsistencia en los diversos poblados y el agravamiento de estos hechos dado por la enorme carencia de vías de comunicación; carencia que tendía a aislar los centros de producción y de consumo (5).

De este modo, afirma José Ma. Calderón (6), "el brusco enfrentamiento con la realidad de un país desorganizado, empobrecido por guerras y revoluciones, carente de vías de comuni-

cación, con una precaria vida económica y ciudadanos sin experiencia en la cosa pública, mostró el contraste con la obra preciosista de los Constituyentes (de 1857)".

1.1.1 LOS FERROCARRILES Y EL PROYECTO LIBERAL.

Sin embargo, a juicio de los liberales de la segunda mitad del siglo XIX existía un elemento que vendría a transformar esa realidad tan rotundamente adversa para llevarla a ser la de un país desarrollado tanto en lo económico como en lo social: Las modernas vías de comunicación. Y dentro de ellas, los ferrocarriles ocupaban el sitio principal. De hecho, según Luis González, "todos a una proclamaban que la paz, el poblamiento y la riqueza nacionales se conseguirían al tener una red de ferrocarriles que uniesen nuestros distritos productores con las costas (...). El objetivo de construir vías férreas encabezaba la agenda liberal" (7).

Hay que anotar que al cumplirse un año de la presidencia de Sebastián Lerdo de Tejada, la red ferroviaria de México contaba con modestos avances: 15 kilómetros de la vía Veracruz a Alvarado, casi 39 dentro del Distrito Federal y 13 de avance en el Ferrocarril Nacional Mexicano -ver cuatro I del anexo No. 1- Fue a este presidente que correspondió inaugurar, a principios de 1873, la línea que unía la capital de la República con el puerto a través del cual México comerciaba con el resto del mundo: Veracruz. Es interesante señalar que la conce

sión otorgada para la construcción de esa vía fue, justamente, la primera que nuestro país dio en materia ferroviaria: fue concedida el 22 de agosto de 1838 por el general Anastacio Bustamante a D. Francisco de Arrillaga (8), aunque reformada sucesivamente bajo Santa Anna, bajo Maximiliano y bajo Juárez.

Las vías férreas, según manifiestan las líneas que en seguida transcribimos, eran una necesidad sentida por los habitantes del país,

Estamos convencidos de que si en México se construyen ferrocarriles prontamente, nos han de procurar la paz por tanto tiempo anhelada y tan necesaria a nuestra Patria reanimación del comercio y de la agricultura, hoy postrados, mucho trabajo y mejores jornales; aumento en las utilidades de los agricultores, con la apertura de nuevos y mejores mercados en el mismo País y la oportunidad de exportar sus sobrantes de productos (...) y un aumento considerable del poder militar de la Nación que tiene que resultar de la gran facilidad de mover y concentrar rápidamente fuerzas militares (9).

En la época que nos ocupa, sin embargo, los logros en cuanto a kilómetros de línea tendida no pueden calificarse más que de escasos: al comienzo de la primera presidencia de Porfirio Díaz, solamente un 7% de los 9 718 kilómetros que se alcanzarían trece años después, en 1890 (Cfr. Cuadro I. Anexo No. 1).

1.2 EL PORFIRIATO

Según Luis González un balance de los gobiernos de Juárez y Lerdo de Tejada (1867-1876) sería el siguiente: un grupo pequeño y entusiasta con un programa múltiple y una realidad adversa. Sin embargo, añade, fueron estos regímenes los que sembraron los gérmenes de la modernización y el nacionalismo, algunos de los cuales fructificarían en los años siguientes -- (10).

Tocó al General Porfirio Díaz suceder a Sebastián Lerdo de Tejada en la Primera Magistratura del País. Al hablarnos sobre aquél, Lorenzo Meyer (11) nos dice que se trataba de "un miembro destacado de la fracción liberal", a más de titular de la presidencia de 1877 a 1911, con excepción del período comprendido entre 1880 y 1884 en que el Ejecutivo estuvo a cargo del General Manuel González. Su estrategia política señala el mismo autor, estaba cimentada sobre tres pilares:

- 1.- Reconciliación de los antiguos enemigos;
- 2.- Establecimiento de un gobierno central fuerte y autoritario;
- 3.- Creación de condiciones favorables con el fin de alentar el ingreso de la inversión privada extranjera para reiniciar el desarrollo económico interrumpido por la guerra de Independencia (12).

1.2.1 LA POLITICA: BASE DEL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS PORFIRISTAS.

De este modo, el programa del periodo porfirista habria de tener como la primera piedra de su aplicaci3n la pacificaci3n; ella era la condici3n necesaria para lograr los objetivos de comercializar la economfa, constituir un mercado nacional (13), reintegrar al M3xico al mercado mundial y alentar a los capitales extranjeros para que invirtieran en el pa3s (14).

Para Raymond Vernon (15), el General Dfiaz alcanz3 tal meta volviendo a un sistema de preferencias y privilegios para los hombres de poder: generales y pol3ticos, adem3s de inversionistas extranjeros.

El gobierno de Don Porfirio unfa en lo que podria llamarse una "mentalidad desarrollista", deseosa de enciar a las potencias triunfantes del mundo -Francia, Gran Bretaña, Alemania y Estados Unidos (16)-, la estabilizaci3n pol3tica y social y la unificaci3n de la economfa. De hecho, favoreci3 la actividad econ3mica para el desarrollo de la naci3n y en especial de se3 la participaci3n del capital extranjero en la edificaci3n del M3xico moderno, tomando en cuenta que el capital nacional era escaso (17).

La aplicaci3n de la Constituci3n y las Leyes de Reforma jug3 un papel muy importante en la formaci3n de los fundamentos institucionales del crecimiento econ3mico durante el porfiriatto, sobre todo gracias al "Estado policfa" de la economfa libe

ral que garantizaba a los inversionistas la protección de sus capitales (18). Este hecho, por otro lado y según puede verse en el texto siguiente, era reconocido por el propio General -- Díaz:

El triunfo de uno de los partidos es ocasión propia para iniciar un período de paz, si a raíz de la vic toria se hace sentir el estrépito de una zapa general que de trabajo a muchos y miles de hombres; pan a otras tantas familias, y que obedeciendo a un sis tema bien meditado de mejoras reproductivas, promete al capital seguro y próximo teatro para empresas tan lucrativas, que provoquen la tan anhelante afluencia del capital extranjero (19).

Empero, debe tomarse en cuenta que en el ámbito político la situación era bien diferente. Tal como señalaba en 1909 Andrés Molina Enriquez (20), Porfirio Díaz

comenzó a concentrar en sus manos todo el poder sub dividido, pulverizado en todo el aparato gubernamental. Poco a poco se abrogó el derecho de elegir a los gobernadores e hizo que éstos abogaran el de elegir a los funcionarios inferiores a ellos, sin derogar una sola ley electoral y sin que siquiera dejaran de hacerse con regularidad las elecciones en algún punto de la República, consiguiendo con és to poder hacerse obedecer por todos esos funcionarios. En resumen, ha concentrado el poder en manos del gobierno federal, y especialmente en las del Presidente de la República y de sus Secretarios de Estado, que forman un Consejo semejante al de los soberanos absolutos.

Al asumir Díaz por primera vez la Presidencia de la Nación, y a pesar de los anhelos juaristas y lerdistas de atraer capitalistas e inmigrantes foráneos, la situación de México en ambos aspectos era desoladora. Por cuanto se refiere al primero, con la restauración de la República durante aquéllos regímenes, al gobierno se hizo acreedor del respeto de las potencias extranjeras, justamente por el tiempo en que el imperia- lismo europeo, luego del cual vendría el estadounidense, esta- ba preparándose para absorber las zonas no desarrolladas del mundo (21). La consecuencia de ello fue la de que, al final de esa primera presidencia y durante el cuatrenio de Manuel Gonzá- lez, ya habiendo mostrado a los ojos de los inversionistas po- tenciales que el gobierno era capaz de mantener "en paz" a los mexicanos, los capitales europeos y norteamericanos no espera- ron más para comenzar, ahora sí en gran escala, a invertir en nuestro país (22).

1.2.2 LA INVERSION EXTRANJERA. FERROCARRILES, "UN CAMPO CLASI- CO".

En perfecta correspondencia con lo que hemos llamado "la política desarrollista del porfirismo" y ante la insuficiencia (o falta de audacia, dice Luis González) de los recursos in- ternos para emprender el crecimiento económico de México, el presidente Díaz y sus colaboradores se vieron en la necesidad de ofrecer facilidades tales como subvenciones, bonos, vales de tierras, etc., con el fin de alentar el ingreso del ahorro

extranjero, el cual habría de ser decisivo para poder levantar las nuevas estructuras sobre las que se apoyó la economía (23).

En efecto, es durante el régimen porfirista que en México comienza a darse una estructura moderna, que era lo que pretendía lograrse aunque esto, en realidad, se construyó sobre una dependencia de las potencias imperialistas de la época, sin precedente en período alguno de la historia de nuestro país.

Respecto a la relación entre la nación inversionista y el campo de inversión preferido por ella, Arnaldo Córdova (24) sostiene la existencia de lo que denomina una "división interna del trabajo de carácter internacional" que expresa la distribución de funciones entre inversionistas mexicanos e inversionistas extranjeros de acuerdo a la cual sigue Córdova, citando a Fernando Rosenzweig los primeros invirtieron predominantemente en el sector tradicional de la economía: pequeño comercio, artesanías y la mayor parte de la agricultura, y los foráneos en cambio, canalizaron su inversión según su procedencia, en diversos renglones de la economía nacional. Así, británicos y norteamericanos dominaron en minería y ferrocarriles e invirtieron poco en la industria, el gran comercio y las finanzas, ramos hacia los cuales los franceses, alemanes y españoles encauzaron mayoritariamente sus capitales.

Sin embargo, si bien el ingreso en la República del ahorro extranjero jugó un papel cuya importancia fue fundamental en la construcción que el proyecto liberal tenía como meta, no

puede dejarse de lado el que al impresionante crecimiento económico concurren factores tales como la demanda que experimentó la exportación de materias primas (25), la supresión de las alcabalas y su repercusión en el incremento de la producción fabril, la construcción de la red ferroviaria; por ende - la ampliación de mercados; crecimiento cuantitativo de la producción a raíz de la transformación en la organización productora; el creciente intercambio con los Estados Unidos, etcétera.

En otro sentido, de todas las inversiones extranjeras en México fueron las estadounidenses las más constantes, cuantiosas y amplias, lo que no significa, hay que señalarlo, que los capitales de este país fueran alentados de manera especial con respecto a los europeos, sino que éstos, como aparece evidente, estaban más interesados en desarrollar sus propias colonias - (26) que en invertir en un país en el cual, por decirlo de algún modo, sólo serían "uno más"

Como ya señalábamos, la política económica era un punto que, de entre los que recibió uno como herencia de los dos regímenes anteriores, contaba con toda la confianza de Díaz. En esta línea, al principio de su gobierno mantuvo el objetivo de transformar la economía y también la idea de que a este respecto la panacea lo serían los transportes modernos; en la época, los ferrocarriles (27). Justamente, ahora que el capital foráneo veía con mejores ojos la situación política del país, el -

establecimiento de la red ferroviaria se convirtió, junto con la minería, en un campo clásico de la inversión extranjera (28) sobre todo la norteamericana y la británica, en ese orden.

Según Jaime Gurza (29), la comunicación ferroviaria vendría a satisfacer, a varios niveles, las expectativas gubernamentales:

En México se sintió (...) esa sed ferroviaria, se comprendió que para que el país tuviera vida, para que se unificara política y económicamente se necesitaba el intercambio rápido que sólo pueden procurar los ferrocarriles, que con él cesarían los pretextos de contienda y se haría imposible que se prolongaran las guerras fratricidas que por tantos años no asolaron, que la producción de toda clase de artículos se aumentaría, habría trabajo para multitud de obreros, podría impulsarse la agricultura y se obtendría la prosperidad, que es el mayor y más sólido fundamento de la paz.

Como ya anotábamos más arriba, Lerdo legó a Díaz no más de 660 kilómetros de rieles tendidos, o sea, principal y casi solamente el Ferrocarril México-Veracruz, Porfirio Díaz, en su primer cuatrienio, ni siquiera llegó a duplicar tal cantidad. Manuel González, en cambio por poco la duplica: alrededor de 6 000 kilómetros de vías al finalizar su período (Cfr. cuadro 1. Anexo No. 1).

Una característica del gobierno del General González, en este sentido, fue el impulso otorgado a la construcción de fe-

ferrocarriles: impulso que, es importante señalarlo, ni antes ni después ha sido igualado, y que fue preparado por la construcción de líneas norteamericanas hasta la frontera de México. En contra de lo que se ha pensado, empero, el cuatrienio de González sólo se limitó a cumplir con las obligaciones contraídas por el primer régimen de Díaz, lo que quiere decir que no fue la suya una presidencia dispendiosa en materia ferroviaria (30).

Fue precisamente durante la primera magistratura de González que llegaron a completarse las vías férreas más extensas e importantes del país; a saber: la línea México-Paso del Norte, troncal del Ferrocarril Central Mexicano: la que une a México con Laredo y la del Ferrocarril Interoceánico: México-Veracruz por Jalapa.

La disposición de las vías, por otro lado, se orientó desde un principio hacia los puertos, primordialmente los del Golfo (Veracruz y Tampico) y hacia las fronteras (Ferrocarril de Sonora, línea México-Paso del Norte y Vía México-Laredo), sobre todo las del Norte, hecho que D'Olwer atribuye a los objetivos económicos de la "invasión ferroviaria": facilitar el transporte de los minerales mexicanos a los Estados Unidos y dar a ciertas regiones una salida más directa al Pacífico. Un apologista del porfirismo, que fue a la vez contemporáneo a él (32) expone el siguiente razonamiento para justificar la disposición de las líneas férreas construídas en el período: 1. La capital es el centro político, económico y financiero del país

y 2. Los Estados Unidos son nuestro principal mercado; ello de tal manera, que se torna entendible el que los ferrocarriles - más importantes se encaminen hacia el derrotero fijo de nuestro comercio exterior.

Para F. Rosenzweig, el trazo de los caminos de fierro durante el porfiriato fue impuesto por las circunstancias históricas de las rutas que durante varios siglos habían seguido - los arrieros y por el carácter escaboso del terreno mexicano. Para Ciro Cardoso, en cambio, mucho más que a rígidas condiciones topográficas de nuestro país, aquel trazo se debió a los - intereses norteamericanos dominantes (33).

Gracias a la formidable expansión de la red ferroviaria en México, sobre todo en la década de 1880-1890, y gran parte merced a las rutas seguidas por las vías sea que Cardoso o Rosenzweig esté en lo cierto, México se incorporó en la división del trabajo, a nivel internacional, como un país receptor de - capitales y un gran proveedor de materias primas a los países industrializados (34). Al interior del país, los efectos de la construcción de los ferrocarriles tampoco dejaron de hacerse - sentir: revolucionaron el conjunto de las relaciones productivas; propiciaron la paulatina integración de los mercados locales en redes mercantiles regionales con tendencia a fusionarse en un verdadero mercado nacional; estimularon el incremento de la producción fabril al comunicar entre sí las diversas localidades; devolvieron a la capital de la República su papel de -

centro económico y político; tomando en cuenta que dos de las líneas unían la ciudad de México con la frontera norte, provocaron que Veracruz perdiera en gran parte su antigua importancia de salida de productos mexicanos; contribuyeron de modo vigoroso a la estabilidad social y política por medio de la reducción del desempleo y el subempleo; aceleraron la comunicación postal, etc. (35).

En resumen, para terminar, los presidentes liberales (Juárez, Lerdo de Tejada, González y Díaz), lucharon por sobre todo, con el fin de dar a México un clima propicio para el desarrollo productivo. Sus logros: en agricultura, un progreso desigual, dado que lo único que logra prosperar en el sector destinado a producir para exportar, en lo económico, los cementos y un gran avance respecto de la formación de un mercado nacional; en lo social, la aparición de nuevos tipos de trabajadores a partir de las necesidades de la naciente industria, con todo lo que un hecho de tal índole trae consigo, y un gran desarrollo de las manufacturas; en lo político, la paradójica centralización de una República Federalista y la ansiada (aunque relativa) pacificación del país y, en general, la construcción de una infraestructura que, al funcionar, no haría casi nada más que lo que muy pocos pensaban en esa época aumentar de manera gradual nuestra dependencia del país vecino del norte, dado que estuvo prioritariamente financiado por determinado capital foráneo que, más que canalizarse de modo directo ha

cia el desarrollo industrial, vino a incrementar las actividades productivas primarias.

NOTAS AL CAPITULO 1

- (1) GONZALEZ L. "El Liberalismo Triunfante" en Historia General de México., El Colegio de México., México., 1977., - Vol. 3., p. 174.
- (2) Idem., p. 179.
- (3) De los aquí consultados: el propio Luis González, F. Rosenzweig, José María Calderón, R. Vernon, Ciro Flamarión Santana Cardoso, entre otros.
- (4) GONZALEZ L., Op. Cit., pp. 181-182.
- (5) ROSENZWEIG F., "El Desarrollo Económico de México de 1877 a 1911" en El trimestre Económico., Vol. XXXII., No. 3, 127., Julio-septiembre., 1965., México., pp. 405-454.
- (6) CALDERON J.M., Génesis del Presidencialismo en México., El Caballito México., 1975, p. 18.
- (7) GONZALEZ L., Op. Cit., p. 177.
- (8) PROCEL F.L. (Comp.), Historia Comprendida de los Ferrocarriles Mexicanos., Ferrocarriles Nacionales de México., Departamento de Relaciones Públicas.
- (9) ROSECRANZ W.S., México necesita atraerse el capital extranjero para construir sus ferrocarriles y los medios que propone el general., Tip. de J.M. Ortiz., México., - 1872., p.3. A nuestro juicio habría que atenuar la representatividad de la opinión pública en este fragmento dado que su autor pugnaba por la construcción de los ferrocarriles porque ello vendría a beneficiarlo económicamente.
- (10) GONZALEZ L., Op. Cit., P. 200.
- (11) MEYER L., Los grupos de presión extranjeros en el México Revolucionario, (1910-1940)., Colección del Archivo Histórico Diplomático Mexicano., México., 1973., p. 16.

- (12) GONZALEZ L., Op. Cit., p. 200.
- (13) CARDOSO C.F.S. (Coord.), México en el siglo XIX. Historia Económica y de la Estructura Social., Nueva Imagen., México., 1980., p. 267.
- (14) CARDOSO C.F.S., GONZALEZ HERMOSILLO F., HERNANDEZ S., De la Dictadura Porfirista a los tiempos Libertarios., I.I.S. U.N.A.M., Colección "La Clase Obrera en la Historia de México", No. 3., Siglo XXI., México., 1980., p. 24.
- (15) VERNON R., El Dilema del Desarrollo Económico de México, Diana., México., 1977., p. 68.
- (16) Idem., pp. 56-57.
- (17) BERNSTEIN M.V., The Mexican Mining Industry, 1890-1950., The University State of New York., 1964., p. 18.
- (18) CECENA J. L., México en la Orbita Imperial., El Caballito., México. 1970., p. 50.
- (19) RIVERA Y SAN ROMAN., Sobre la vida y el Gobierno del C. Gral. Porfirio Díaz, Presidente de la República Mexicana. Publicada por "El Imparcial"., Periódico de la Capital de México en sus números 15, 16, 18 y 19 de septiembre de 1908., Lagos de Moreno., pp. 21-22.
- (20) MOLINA ENRIQUEZ A., Los grandes problemas Nacionales - (1909)., Era. México., 1979., p. 135.
- (21) ROSENZWEIG F., Op. Cit.; Ver también BERNSTEIN M.D., Op. Cit., p 17.
- (22) D'OLWER L.N., "Las Inversiones Extranjeras" en COSIO VILLEGAS D., Historia Moderna de México., Hermes., México. 1974., pp. 1004-1005
- (23) ROSENZWEIG F., Op. Cit.
- (24) CORDOVA A., "Prólogo" en MOLINA ENRIQUEZ A., Op. Cit., pp. 12-13., Ver también: D'OLWER L.N., Op. Cit., p.1011.

- (25) CORDOVA A., Idem.
- (26) D'OLWER L.N., Op. Cit., pp. 1005 y 1013
- (27) "Informe que dá a sus compatriotas el C. Gral. Porfirio Díaz acerca de los actos de su administración en el período constitucional de lo. de diciembre de 1884 a 30 de noviembre de 1888" en El Republicano., Periódico Oficial - del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 31 de marzo - de 1889., p. 1
- (28) D'OLWER L. n., Op. Cit., p. 1012; Ver también ROSENZWEIG F., Op. Cit.
- (29) GURZA J., La política Ferrocarrilera., Tip. de la Oficina Impresora de Estampillas., México., 1911., p. 4.
- (30) CALDERON F.R., "Los Ferrocarriles" en COSIO VILLEGAS D., Historia Moderna de México. El Porfiriato, vida económica., Hermes., México 1974., pp. 541-542.
- (31) D'OLWER L.N., Op. Cit., pp. 1012-1013.
- (32) GURZA J., Op. Cit., p. 18.
- (33) ROSENZWEIG F., Op. Cit. CARDOSO C.F.S. (Coord)., Op. Cit. p. 292.
- (34) CORDOVA A., Op. Cit., p. 11.
- (35) Idem., pp. 11-14; ROSENZWEIG F., Op. Cit.; CARDOSO C.F.S. (Coord)., Op. Cit., pp. 274-275; GONZALEZ L., Op. Cit., p. 234; LEAL J.F., WOLDERBERG J., Del Estado Liberal a la Dictadura Porfirista., I.S.S., U.N.A.M., Colección "La Clase Obrera en la Historia de México", No. 2., Siglo XXI., México., 1980., p. 93; GURZA J., Op. Cit., pp. 15 - 16; RODRIGUEZ R., Historia Auténtica de la Administración del Sr. Gral. Porfirio Díaz., Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento., Tomo I., México., 1904., p. 98; ESPINOSA DE LOS REYES DAVILA J., El crecimiento Económico Durante el Porfiriato. Un intento de Explica-

ción., I.T.A.M., México., 1978., p. 281; VILLAFUERTE C., Ferrocarriles., F.C.E., México., 1959., p. 82; El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., - Aguascalientes., 30 de Abril de 1899., p. 3; Idem., 17 - de Septiembre de 1899., p. 3; CARDOSO C.F.S., GONZALEZ - HERMOSILLO F., HERNANDEZ S., Op. Cit., p. 36.

C A P Í T U L O 2

LA EMPRESA

En este capítulo pretendo explicar el entorno inmediato dentro del cual se desarrolló el movimiento de los trabajadores ferrocarrileros de Aguascalientes, es decir, la Empresa que los empleaba. De esta manera intentaré responder a cuestiones tales como: ¿Cuáles fueron los orígenes de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano?, ¿Cómo fue creciendo?, ¿Qué líneas férreas poseía?, ¿Cuál fue su importancia a nivel nacional?, ¿Cuándo pasó por Aguascalientes?, ¿Por qué instaló allí sus talleres principales? Tomando en cuenta la afirmación de Rosenzweig (1) según la cual el trazo de las rutas obedeció mucho más a razones topográficas e históricas que a intereses económicos precisos, ¿Por dónde pasa el ferrocarril?, ¿Qué hay en este sentido sobre los ramales?, ¿Qué sucedió con el Central dada la nacionalización de la red ferroviaria?

2.1 LA COMPAÑIA LIMITADA DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

En términos generales, la historia de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano tiene su origen en 1874, cuando el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada otorgó a Sebastián Camacho y a José Antonio Mendizábal, una concesión para construir una vía de México a León (2), pasando por Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato y Silao (3). En 1880 esa concesión fue transferida a Robert R. Synon, quien organi-

zó la corporación conocida como el "Ferrocarril Central Mexicano."

La construcción de la vía troncal de la recién fundada - empresa fue el producto de varios contratos otorgados para la instalación de diversos tramos parciales. La síntesis de aquéllos dio como resultado la ya anotada concesión firmada por Mr. Symon y el Gobierno de México, el 8 de septiembre de 1880. El extracto de los contratos ya mencionados puede verse en el cuadro 2 del Anexo No. 1 en el cual anotamos, además de éstos, - los trasposos, aprobaciones, decretos, reformas y legislaciones que vinieron a dar como resultado la constitución y posteriormente la consolidación y crecimiento de la "Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano" (4).

Según J. Espinosa de los Reyes, los años de mayor intensidad de construcción ferroviaria en nuestro país coincidieron con los avances en la construcción del Ferrocarril Central (5). A partir del cuadro número 1, en el número 3, tenemos la relación entre años y kilómetros avanzados en la instalación de vías por parte de la empresa del Central

Su extensión, de caso 3 000 kilómetros en 1890, viene a corroborar la opinión de Fuentes Díaz (6) según la cual fue justamente el Central el más grande sistema ferroviario construido durante el Porfiriato, comparable sólo con el Ferrocarril Nacional Mexicano (México-Laredo), con 1816,24 Kms. de longitud en la misma fecha.

Fue el Central un ferrocarril en el que los gobiernos de González y Díaz tenían un especial interés, dado que su línea troncal vendría a unir la capital del país con la frontera Norte, en la actual Ciudad Juárez, a la vez que ésta en los ferrocarriles estadounidenses. Con esta línea se facilitaría la movilización tanto interior como exterior de productos mineros y agrícolas, dado que la superficie que recorrería era vista por los empresarios como "...rica en minas de hierro, estaño, plata y oro, y con sus grandes áreas de agricultura y pastoreo - sostiene a una población de cerca de cuatro millones de habitantes (7).

Así pues, en la historia de la troncal del Central, que según el apoderado de la empresa tuvo un costo de 71'014 007. 53 D.A. (8) y una longitud de 1970.3 kilómetros, se reúnen elementos señalados más arriba tales como los siguientes: inusitada generosidad en cuanto al otorgamiento de concesiones, gran incremento de kilometraje durante la presidencia de González y el segundo período de Díaz, una gran protección al ingreso en el país del ahorro extranjero: se subvencionó con 9 500 pesos mexicanos cada uno de los kilómetros construidos por la empresa (9): pero sobre todo, un trazo de ruta de acuerdo a intereses, predominantemente económicos, muy precisos.

Nos parece indicativa de la "Sed de comunicaciones" de los gobiernos del porfirismo la rapidez, "que constituyó todo un acontecimiento para su época" (910), en la construcción de -

la troncal. El tendido de vías se comenzó el 25 de mayo de 1880, y para 1882, la "intención de la Compañía (era) concluir la línea principal de México a Paso del Norte tan pronto como (fuera) posible". En 1884, se decía, quedará la ciudad de México ligada por medio del Ferrocarril Central con todo el sistema de los Estados Unidos y el Canadá (11): las líneas Atchison Topeka y Santa Fe, Hannabal y San José, Burlington y Quincy (12). En efecto, fueron poco menos de cuatro años los comprendidos entre el principio de los trabajos y el paso del primer tren que recorrió toda la vía, el 22 de marzo de 1884.

La vía México-Paso del Norte, por otra parte, puso en contacto a un total de 5'309 mexicanos (13); hecho que no vino nada mal a un país de poblaciones poco menos que aisladas.

Según se anota en la Cronología del Ferrocarril Central que he insertado, esta compañía constituyó el último eslabón de una serie de concesiones que a fin de cuentas pretendían unir a Aguascalientes con San Luis Potosí. Parece claro el interés que la empresa del Central tenía sobre la posesión de la concesión para construir esta vía, dado que de tenerla, le sería más fácil tender una salida al Golfo de México.

Cuando aún no estaba terminada la troncal, los propietarios del Central comprendieron que sus ferrocarriles norteamericanos de enlace se encontraban muy al oeste de los Estados Unidos y que había que atraer el tráfico que prefería salir

por Veracruz o Tampico (14). De este modo, aprovechando la - - transferencia que se les hizo de la concesión para la vía Aguas calientes-San Luis Potosí, se propusieron unir un punto de la troncal en el Estado de Aguascalientes con la capital de San Luis y ésta con el puerto de Tamaulipas antes mencionado.

El punto de Aguascalientes elegido para el efecto fue la Estación de la hacienda de "El Chicalote" situada a unos 14 kilómetros de la Capital.

A propósito de la escritura de traspaso del contrato para la línea Aguascalientes-San Luis Potosí a la Empresa del Central por parte de las entidades contratantes, y en concepto de su cláusula sexta que a la letra dice: "La Compañía (del Ferrocarril Central) establecerá en las capitales de Aguascalientes y San Luis Potosí el mayor número de talleres y depósitos que le fuere posible" (15), se suscitaron diferencias, al interno del Congreso del Estado de Aguascalientes, referentes sobre todo a la inteligencia que debía darse a ésta.

Ante ello, la Secretaría de ese organismo, en su sesión del 11 de junio de 1890, dictaminó que dicha cláusula otorgaba "derechos ilusorios" al Estado de Aguascalientes, tomando en cuenta que dejaba, a la compañía del Central, abierta la posibilidad de eludir sus obligaciones al respecto, "dada la forma en que están concretadas" y expuso, además, su convicción particular de que la "situación topográfica (de la capital del Es

tado), su abundancia de aguas, la benignidad de su clima, la docilidad y honradez de su clase obrera harán, y no tarde, que se sitúen aquí en gran escala dichos talleres; mas ésto tendrá lugar en vista de las ventajas expuestas que indudablemente favorecen los intereses de la Empresa y nunca en virtud de lo convenido en la cláusula a que nos hemos venido refiriendo" (16).

Tal como fue previsto por el Congreso desde casi siete años antes, fue ciertamente en aras de sus propios intereses, y tomando en cuenta que a las cercanías de la capital de Aguascalientes confluyen las líneas troncal y Chicalote-San Luis Potosí-Tampico, la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano anunció al Gobierno del Estado su decisión de instalar en la capital hidrocálida sus Talleres Generales. Para ello, la empresa contó con el júbilo del Ejecutivo encabezado por Rafael Arellano Esparza, indicado por las poco usuales concesiones otorgadas (notables pese a la generosidad concesionaria característica de la época) y anotado en el contrato respectivo (17), firmado por el propio Arellano y por el Lic. Pablo Martínez del Río, apoderado de la Compañía, el 23 de septiembre de 1897.

En este contrato, por otro lado, se anota que el objeto de los talleres será el de la "construcción y reparación de máquinas y material rodante destinados al servicio de las líneas de dicha compañía" (18). Por su parte, el Gobierno del Estado se compromete a ceder el terreno para el efecto; subvencionar con 18 000 pesos los gastos que hubieran de erogarse en las --

instalaciones de bombeo del agua necesaria; exentar de "todo impuesto personal y sobre sueldos que se decretare para el Estado y el Municipio" (19); cooperar para que la Empresa pudiera obtener al menor precio posible los materiales necesarios para la construcción de los Talleres (20).

Cumpliendo con parte de lo que el Ejecutivo Estatal correspondía, el gobernador Arellano entregó a la empresa 832 589 metros cuadrados del terreno correspondiente a la hacienda de Ojocaliente, para el establecimiento de los talleres, tres meses después de la firma del contrato respectivo.

En marzo de 1899 el Informe del Gobernador señala los avances en la construcción: "La Compañía del Ferrocarril Central prosigue sus trabajos de terracería y nivelación en los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas, de conformidad con el contrato celebrado con el Gobierno" (22). La Empresa, por su parte, en su informe de actividades de ese mismo año anota: "En Aguascalientes se construyó una Casa Redonda para máquinas nuevas" (23). En esta Casa, que sería la mayor del Ferrocarril Central en todas sus líneas, estaban construyéndose "amplios departamentos para los Talleres de Reparación y construcción de Máquinas" (24); y junto a ella estaban edificándose las casas para los empleados superiores de la Compañía. Cabe anotar que el terreno cedido por el Gobierno del Estado, además de ser suficiente para construir los grandes talleres y estas casas, daba también para hacer, en una superficie de

2 000 metros cuadrados, el hospital para los ferrocarrileros, también de toda la línea.

Los trabajos de construcción del taller estuvieron en su pleno auge en el año de 1900. Según "El Mundo", Diario de México (25), la Empresa del Central resolvió levantar su Casa Redonda en Aguascalientes, quizá más importante que la de la misma capital de la República, porque aquella ciudad "convergerían la línea troncal de Ciudad Juárez a México y los ramales en los estados del Norte y Centro del país". Además, califica a la ciudad de Aguascalientes como el "centro del movimiento general de la Compañía".

En agosto del mismo 1900, el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Aguascalientes (26), señala que la inauguración del Departamento de Mecánica "El más grande e importante del Central Mexicano", de construcción, el hospital y el patio general, habría de efectuarse el 16 de septiembre siguiente.

La misma fuente anota más adelante que en los Talleres se "repararían locomotoras y carros y se construiría gran parte del material rodante para el servicio de las líneas del Central. Además, "se establecerá la construcción de diversos artículos para el consumo diario de la compañía".

Los talleres, empero, no fueron completados sino hasta diciembre de 1903, y para junio del año siguiente, tenían empleados a 1 073 operadores (27).

La apertura total, por otro lado, facilitó a la compañía la clausura de los talleres de San Luis Potosí capital que, pese a reunir las características que motivaron la construcción de los Generales en Aguascalientes, en el sentido de contar con vías hacia la frontera norte y hacia Tampico, fue descartada para el efecto, a nuestro juicio, dado que la primera de ellas, la México-Laredo, era propiedad de la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano. La de los de Silso y de Cuernavaca, y cambiar los de México que como ya señalábamos fueron los más importantes hasta entonces a la capital del estado de Aguascalientes. A juicio de los informantes de los accionistas, la inauguración de este centro sólo produciría consecuencias favorables para las finanzas de la empresa: considerable economía para el Departamento de Mecánica dado que la electricidad sería generada por la fuerza de turbinas de vapor; a más de que la concentración administrativa vendría a reducir obviamente en una reducción de los gastos (28).

Se dice que, con excepción de los años de 1909 y 1911, los talleres emplearon alrededor de 3 000 hombres (29). Cifra que suponemos comenzó a ser alcanzada a partir de la consolidación de la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México en 1908 y que será, justamente, objeto del siguiente punto.

2.2 LA NACIONALIZACION

Como anotaba más arriba, el Estado porfirista representaba un "guardián" de las inversiones encaminadas al desarrollo

del país. En perfecta congruencia con ello, en materia ferroviaria su participación fue limitada, ya que se restringió a dar garantías a las compañías constructoras, sin elaborar un programa básico de construcciones, ni dictar las reglas mínimas para el establecimiento de la red. La consecuencia de ello fue una gran heterogeneidad en cuanto equipo usado, escatillón y trazado de las líneas (30).

Esta situación, empero, no tardó en manifestar una serie de contradicciones y perjuicios para el país cuando, paradójicamente, la intención gubernamental era justamente la contraria.

Así, en 1898, José Ives Limantour, Ministro de Hacienda a la par que el más destacado y astuto de los científicos porfiristas, propone a una junta de ministros presidida por el general Díaz, restringir la amplitud de las concesiones y favorecer con subvenciones sólo las líneas de gran interés por su relevancia económica y política.

La consideración que llevó a Limantour a proponer este cambio de rumbo de la política ferrocarrilera del gobierno mexicano, fue la de que, si bien la generosidad concesionaria que caracterizó el primer período de construcción de la red fue una necesidad apremiante dada la gran "sed" que el país tenía de comunicación ferroviaria, hecho que por otro lado tuvo como efecto que el gobierno subordinara sus ideas a las de las empresas constructoras, no era ya la línea política a seguir -

a fines del siglo XIX. Así pues era imprescindible, a partir - de ese momento, planear las inversiones públicas en ferrocarriles a través de un cuadro general en el que se clasificasen - los proyectos en vista de las necesidades económicas de México, del interés federal y de la urgencia de su ejecución.

A juicio del Secretario de Hacienda, las líneas de importancia principal y únicas, por ende, susceptibles de merecer - subvención, eran las que conectarán:

- La capital de Chihuahua con un puerto de Sonora y Sinaloa;
- La capital de la República con un puerto de Guerrero;
- El Ferrocarril Mexicano con el de Tehuantepec;
- La línea de Guadalajara a Tepic y Mazatlán;
- La línea de Guadalajara a Colima y Manzanillo;
- El Ferrocarril de Tehuantepec y la frontera con Guatemala;
- El Ferrocarril de Tehuantepec con Tabasco y Campeche.

La propuesta de Limantour, que incluía también una reglamentación a la concesión de subvenciones, fue elevada al rango de la ley y aprobada como tal el 29 de abril de 1899.

Para Francisco R. Calderón (31), esta política ferrocarrilera de Limantour tuvo algo de éxito: restringió la generosidad concesionaria ya señalada a empresas no existentes que - solamente pretendían especular y redujo el monto de las subvenciones. Su fracaso, en cambio, radicó en la realización de

las líneas que pretendían construirse (32).

La elaboración y aplicación de la Ley sobre Ferrocarriles de 1899 dio a la persona de Limantour la oportunidad de demostrar su talento de financiero, a más de un profundo conocimiento sobre asuntos ferroviarios. Estos dos elementos, se verá más adelante, habrían de serle de fundamental importancia y gran utilidad en el momento de consolidar las Líneas Nacionales, algo más de un lustro después.

En los primeros años del presente siglo comenzó a manifestarse un problema en torno a las empresas propietarias de ferrocarriles: empezaron a destacar las más poderosas económicamente (33). Ante esto, y dado que la inmensa mayoría de estas compañías tenían principalmente capital extranjero, el Gobierno de México se vio en la necesidad de intervenir de manera directa en la administración de ellas.

Para ello, Limantour propuso un cambio en la política ferroviaria. Se procuró que el Gobierno adquiriera acciones de las empresas propietarias de líneas para que, convertido en accionista, fuera tomado en cuenta durante las votaciones en las asambleas y consejos. Luego, el intento de fundir en un solo sistema y bajo una administración única las compañías en las que el Gobierno tenía o podía tener ingerencia. Este último hecho vendría, según se decía, a redundar en una economía en cuanto a gastos de personal y demás inherentes al negocio

ferrocarrilero.

Con esta intención, el Gobierno puso su atención en los ferrocarriles Central, Nacional, Internacional e Interocéánico.

Así, en 1904 inició un control sobre el Ferrocarril Interoceánico (México-Veracruz por Jalapa). Dicha línea fue elegida para el comienzo dado que el Ferrocarril Central era dueño de la comunicación con el Golfo de México gracias a sus líneas Monterrey-Tampico y Chicalote-San Luis Potosí-Tampico. Con este hecho el Ferrocarril Nacional (propietario de la Línea México-Laredo) tenía en la compañía del Central una gran competidora ya que, además, unía el Noreste del país con la capital, pasando por la Mesa Central. Así, el Nacional veía que, por lo menos, tenía que colocarse en igualdad de circunstancias con el Central, buscando una línea de comunicación con la costa Oriente de la República. Para lograrlo, no tenía otra alternativa que la de manejar una de las vías ya existentes -- que tuviera salida al Golfo: la del Mexicano o la del Interocéánico. Como la primera, por estar sus propietarios satisfechos de su explotación, era una difícil adquisición, no les quedaba más que intentar comprar el Interocéánico.

Por otra parte, Limantour observa que, al controlar el Interoceánico, la nación podía tener "en sus manos" el Ferrocarril Nacional: desde el momento en que, por ser a éste imposible la ansiada salida al Golfo, tenía que tratar con los diri-

gentes nacionales o colocarse en una posición inferior a la de su rival el Central. Era este, pues, el camino sobre el cual - el Gobierno se introduciría en la empresa del Nacional. Con un desembolso de aproximadamente 10 millones de dólares, se obtuvo la línea del Interoceánico.

Comenzaron pues a entrar en tratos el Gobierno y el Nacional, compañía ésta, dicho sea de paso, propiedad del Ferrocarril Internacional.-quedando la primera, con un contrato de traspaso, precisamente, de la línea del Interoceánico, a cambio de otorgar al pueblo de México, "representado" por el secretario de Hacienda, el 47.25% de las acciones

Hasta aquí el Gobierno de México tiene ya bajo su control un sistema ferroviario que corre de la frontera Norte a la Capital y de ésta el Puerto de Veracruz; hecho con el cual puede imponer una política determinada a las líneas que cruzan la Mesa Central y las que van al Golfo de México. Y el Ferrocarril Nacional, por su parte, tiene ahora la posibilidad de competir en igualdad de circunstancias con el Central.

Durante los tres años siguientes, Limantour observó las grandes dificultades financieras del Ferrocarril Central: además de resultarle imposible prolongar o mejorar sus líneas, no podía siquiera reparar las ya existentes; era incapaz de cubrir sus compromisos y tenía en el Nacional a un triunfante competidor.

Esta crisis de la empresa del Central, por otra parte, -

Esta crisis de la empresa del Central, por otra parte, - habremos de inscribirla en el contexto más amplio del capitalismo mundial: la crisis clínica "Juglar" de 1906-1907, que en nuestro país tuvo una gran importancia "al permitir la manifestación de contradicciones estructurales generadas por la misma expansión del Porfiriato" (34), reduciendo el volumen y los precios de los productos de exportación. Por cuanto se refiere a las líneas ferrocarrileras y dada la baja de la plata en los mercados mundiales, la crítica situación financiera a nivel internacional vino a repercutir negativamente, tomando en cuenta que esas empresas adquirían en los Estados Unidos todo su material de construcción, de reparación, y en ocasiones, hasta su combustible, al convertir en dinero las cantidades recibidas - en plata, las utilidades esperadas por los dueños tenían que disminuir.

En este sentido, la situación concreta de la Compañía -- del Central era vista por un semanario de Aguascalientes, en mayo de 1907 como sigue: "...la línea ferroviaria más importante del país, tanto por su extensión como por las regiones que cruza, adolece de grandes deficiencias, tanto por lo que a su construcción e itinerario se refiere como en lo que el servicio atañe..." (35).

Ante esto, Limantour se propuso constituir un gran sistema que consolidara los principales ferrocarriles del país. Su propósito fundamental, afirma Fernando González Roa, "fue ha--

cer la fusión de los dos grandes sistemas, haciendo desaparecer la distinción entre acreedores y deudores de las diversas empresas, satisfaciendo las legítimas aspiraciones de unos y otros ..." (36).

Ante la inminente quiebra del Central, a fines de 1906 comenzaron a representarse en México a negociar con el Gobierno del país. La primera propuesta de la Empresa fue la de vender a éste sus acciones pero fue rechazada a causa del fuerte desembolso que ello supondría al erario público, de que la inversión no era inmediatamente recuperable y de que, al adquirir las líneas, se adquirirían también las deudas y la inestabilidad financiera de la compañía. Luego de muchas propuestas y contrapropuestas, nos dice F.R. Calderón (37), se convino en la fusión de los ferrocarriles Central y Nacional de acuerdo con las siguientes condiciones:

- Consolidación de todas las líneas pertenecientes a ambas empresas, para mejorar el servicio ferroviario del país;
- El Gobierno adquiriría el control del Central sin desembolsar nada en efectivo, título de deuda u otro tipo de valores;
- Como accionista del Nacional, el Estado estaría en igualdad de condiciones que cualquier otro accionista;
- Debería asegurarse la cooperación de los principales acreedores del Central para evitar conflictos futuros;
- El Estado garantizaría aquella parte de la deuda que no se consolidara dentro de la primera hipoteca de to-

no se consolidara dentro de la primera hipoteca de todas las propiedades de la Compañía, hecho para el que habrían de formarse dos clases de títulos de deuda: - los asegurados exclusivamente por la primer hipoteca y los de la segunda pero garantizados por el gobierno.

Después de una serie de operaciones financieras el Estado llegó a obtener el control del Central, el Nacional, el Internacional y el Interoceánico, es decir, de los ferrocarriles más importantes del país. Esto le permitió crear una política de construcción y operación acorde con los intereses nacionales.

A pesar de que a propósito de lo anterior la opinión pública ponderaba:

Las importantes y trascendentales consecuencias que a la Nación reportaría la adquisición del Ferrocarril Central dado que los grandes peligros habían cesado para el país desde el momento en que el Gobierno había adquirido la preponderancia de las empresas ferrocarrileras que nos ponen en contacto con el norte, toda vez que se puso a salvo de las combinaciones de los 'tusta' y adquirió una posición ventajosa para el evento de dificultades diplomáticas con la nación vecina, que si no son de temerse ahora, si son de preverse (38).

Calderón señala (40) que el Gobierno dió valor a un gran número de títulos del Central que, dada la situación de la Empresa, carecían de él; y pudiendo convertirlos en términos y precios mucho mejores

precios mucho mejores, prefirió gravar inmoderadamente a la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, constituida el 28 de marzo de 1908, con un capital fijado por la suma de: a) el capital de las compañías que se fusionaban; b) la deuda de esas compañías que se convertía en acciones para la nueva y c) la necesidad de completar por parte del Gobierno la mayoría de esas acciones, cuyo total era de 460 millones de pesos y cuya propietaria era la República Mexicana. Este gravamen estaba constituido por una fuerte deuda consolidada con el objeto de no lesionar la inversión extranjera ni disminuir el crédito, tan duramente ganado, que México tenía en el exterior -- (40).

Cabe completar que el capital social de la recién fundada empresa estaba representado por 2'3000 000 acciones de un valor nominal, a la par, de \$200.00 cada una, lo que da el total ya anotado de 460'000 000.00 pesos (41). De aquellas acciones, el Gobierno sería dueño de 1'150 023, o sea, de la mitad mas veintitres acciones, hecho por el cual habría de tener siempre una parte preponderante en la administración de la Compañía.

Con este conjunto de manejos el país se ponía en el peligro de considerar la deuda ferrocarrilera como deuda pública, esperando que los Ferrocarriles Nacionales, cuya principal propietaria era la Nación misma, a su vez se convirtieran en deudores de la propia Nación (42).

La conmoción provocada por la revolución de 1910, hizo desaparecer las esperanzas del Secretario de Hacienda respecto de que las utilidades de las líneas nacionalizadas bastarían para cubrir la deuda.

2.3 LOS FERROCARRILES EN LA REVOLUCION

El elemento perturbador distintivo de la revolución, afirma Marvin D. Bernstein (43), fue el colapso de los ferrocarriles. En este sentido la acción de las fuerzas antigubernamentales, al ver que la superioridad del ejército federal radicaba precisamente en el funcionamiento de la red de transportes, estuvo abocada a detener el ferrocarril a través de la destrucción de puentes, el corte de vías y la quema de estaciones.

En los primeros meses de la revuelta, estos problemas comenzaron a manifestarse tomando la forma de intervención directa sobre el material enviado. El párrafo que en seguida transcribimos, tomado de un semanario de Aguascalientes, es muestra de ello:

Hemos sido informados de buena fuente (sic) que en el almacén de la Maestranza de los Ferrocarriles Nacionales de México, les ha sido prohibido a los embarcadores despachar material más allá de Torreón, pues todo lo que a aquellos rumbos va consignado, no llega a su destino. Indudablemente que todo lo que se ha despachado en estos días, antes de tal determinación, está en poder de los revolucionarios del Norte (44).

El levantamiento revolucionario se desarrolló prácticamente sobre el derecho de vía de los ferrocarriles, particularmente sobre los que eran propiedad de la Compañía de los Nacionales de México. Para 1914, las volcaduras, descarrilamientos y otros accidentes de guerra ocurridos entre 1911 y este año, habrían reducido de manera importante el material rodante e incluso la fuerza motriz. El grado en que fueron afectados los servicios llegó a ocasionar en varios ramales la suspensión por meses enteros, situación que se extendió algunas veces, a las troncales de la empresa de los Nacionales (45).

En 1913, la Administración Constitucionalista de la Revolución, encabezada por Venustiano Carranza, se apoderó de la mayor parte del sistema de los Nacionales de México, hecho que se confirmó cuando el Primer Jefe del Ejército Constitucionalista anunció, el 4 de diciembre de 1914, la incautación de la red nacionalizada pocos años antes, en el territorio que controlaba "la campaña que seguía contra la reacción" (46). Estos ferrocarriles recibieron el nombre de "Ferrocarriles Constitucionalistas".

En cuanto disminuyeron las exigencias militares de Carranza, en su decreto fechado el 28 de septiembre de 1915, transfirió la administración de los Ferrocarriles Nacionales de México del control militar al civil (47); administración que, no obstante, siguió funcionando con la denominación de "Ferrocarriles Constitucionalistas" hasta la expedición, el 15

de noviembre de 1918, de la circular número 143 de la Dirección General de estos ferrocarriles, en la que su titular interino, Felipe Pescador, anota:

Habiendo desaparecido las causas que se tomaron en cuenta para que estas líneas adoptaran el nombre de Ferrocarriles Constitucionalistas de México, a partir del día primero de enero de 1919 por disposición del C. Presidente de la República, se les restituye su antiguo nombre de Ferrocarriles Nacionales de México, continuando bajo la administración del Gobierno, de acuerdo con el decreto de diciembre de 1914. (48).

2.4 DURANTE LOS AÑOS VEINTE.

Al consolidarse el régimen de la revolución, afirma Mario Gill, a la desastrosa situación física de los ferrocarriles venía a sumarse un estado financiero deplorable. El régimen obregonista inició las reparaciones con las que, en 1922, se logró una relativa normalización del servicio (49).

En cuanto a las finanzas, hay que tomar en cuenta que, según fue señalado por el mismo general Obregón, estuvo "suspendido el servicio de la Deuda Pública desde el año de 1913" (50), razón por la cual dicha deuda había crecido en una gran proporción y, en razón directa, las exigencias de los norteamericanos con intereses en nuestro país.

Según lo pactado por el Secretario de Hacienda de Porfirio Díaz en 1908, los banqueros accionistas de los Nacionales

de México tenían la opción de embargar los bienes ferrocarrileros y, en subasta pública, rematarlos y venderlos al mejor postor. Con este fin, entre otros, aquellos acreedores habían sido organizados en un Comité Internacional de Banqueros con negocios en México cuyo dirigente, Thomas W. Lamont, reclamó el pago inmediato de las deudas o la entrega de los ferrocarriles (51).

Para la resolución del problema de los ferrocarriles, anota una fuente de la época (52), varios economistas aconsejaron como solución práctica el abandono de las Líneas Nacionales a sus acreedores, para que el Gobierno Mexicano quedara exento de toda responsabilidad. Empero se nos señala, además de la "inmoralidad" que implicaba realizarlo, dicho procedimiento habría representado para el Gobierno la pérdida sobre el control de las vías; control que, por otro lado, "se obtuvo a costa de grandes sacrificios".

Ante esto, como la entrega era irrealizable mientras el Gobierno mantuviera la incautación y hubiera sido perjudicial, además de que por la pérdida del control con su consecuente repercusión sobre los intereses nacionales, para el prestigio del país ante los ojos del mundo, el propio gobierno obregonista dispuso iniciar negociaciones con el Comité de Banqueros por conducto de Adolfo de la Huerta, Secretario de Hacienda. Producto de esas pláticas lo fue el "Convenio Huerta-Lamont" (52) sobre la Deuda Pública, firmado en Nueva York el 16 de ju

nio de 1922. En él se llegó a acordar el monto de la deuda relativa a ferrocarriles en 242'316 000.00 pesos (53). Eso cantidad, cabe señalarlo, representaba poco menos de la cuarta -- parte del total de la deuda exterior mexicana.

Antes de que México comenzara a cumplir la parte del convenio que le correspondía, De la Huerta se alzó en armas contra el gobierno de Obregón y de nueva cuenta el servicio de la deuda fue suspendida.

Con Plutarco Elías Calles en el poder, tocó al Secretario de Hacienda Alberto J. Pani, negociar de nuevo con los banqueros estadounidenses. En términos generales, el acuerdo a - que llegó (la Enmienda Pani) consistió en separar la deuda ferrocarrilera de la deuda pública, encargándose en lo sucesivo la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México de cum-plir con las obligaciones de aquélla. Para el efecto, el Go-bierno devolvería a ésta última el 31 de diciembre de 1925, el control sobre las líneas, manteniéndose en posesión del 51% de las acciones, según los términos de la consolidación de 1908 - (54).

La empresa de los Nacionales fue dotada de una Comisión de Eficiencia que, luego de tres años, la pondrá en condiciones de asumir y cumplir sus obligaciones financieras a partir del primero de enero de 1928.

De esta manera, luego de once años de administración gubernamental, la compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, recuperó sus bienes el primero de enero de 1926.

NOTAS AL CAPITULO 2

- (1) ROSENZWEIG F., "El Desarrollo Económico de México de 1877 a 1911.", en El Trimestre Económico., No. 3., julio-septiembre de 1965., México., pp. 405-454. Ver también - nuestro capítulo 1.
- (2) RODNEY LONG., Railways of México, Government Printing Office., Washintong., 1925. Ver también RODRIGUEZ R., Historia Auténtica de la Administración del Sr. Gral. Porfirio Díaz., Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento., México., 1904., Tomo I., p. 85.
- (3) S.A., Album de los Ferrocarriles correspondiente al año de 1890., Oficina Impresora de Estampillas., México., - 1892., p. 77.
- (4) PROCEL F.L. (Comp.) Historia Comprendida de los Ferrocarriles Mexicanos., Ferrocarriles Nacionales de México., Departamento de Relaciones Públicas., México., p.5.
- (5) ESPINOSA DE LOS REYES DAVILA J., El crecimiento económico durante el Porfiriato. Un intento de explicación., - I.T.A.M. México., 1978 pp. 278-279.
- (6) FUENTES DIAZ V., El Problema ferrocarrilero en México., - Edición del autor., México., 1951., pp. 33 ss.
- (7) "Report to the stockholders of the Mexican Central Railway Company Limited"., Office of the Mexican Central - - Railway Co. Limited., Boston., 1881., pp. 7-8. Ver también: FUENTES DIAZ V., Op Cit. p. 34
- (8) Datos Estadísticos del Ferrocarril Central Mexicano., - 1895., Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes., 10/3174-1., folio No. 2.
- (9) "Report to the stockholders of the Mexican Central Railway Company Limited"., Op. Cit., p.4.

- (10) CALDERON F.R., "Los Ferrocarriles" en COSIO VILLEGAS D., Historia Moderna de México., Hermes., México., 1974., p. 520., Tomo: El Porfiriato. Vida Económica.
- (11) "Informe Anual de la Empresa del Ferrocarril Central Mexicano correspondiente al año de 1882".
- (12) POMBO L., México, 1876-1892., Imprenta del Siglo XIX., - México., 1892., p. 84; CALDERON F.L., Op. Cit. p. 520
- (13) "Report to the stockholders....", Op. Cit., pp. 7-8.
- (14) GURZA J., La Política Ferrocarrilera., Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas., México., 1911., p. 19
CALDERON F.R., Op. Cit., p. 602.
- (15) El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 9 de noviembre de 1892., p. 2-3.
- (16) Ibid.
- (17) Ver contrato en Idem., 3 de octubre de 189., pp. 1-2.
- (18) Ibid., Cláusula primera.
- (19) Ibid., Cláusula tercera.
- (20) Ibid., Cláusula Séptima.
- (21) Idem., 17 de octubre de 1897., p. 4.
- (22) Idem., 19 de marzo de 1899., p. 2.
- (23) "Informes Anuales rendidos por la Empresa del Ferrocarril Central Mexicano"., Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes., Caja 5., Exp. 1., Legajo 2., 1899.
- (24) El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 3 de mayo de 1900., p.4.
- (25) Citado en Idem., 22 de abril de 1900., p. 4.
- (26) Idem., 12 de agosto de 1900., p. 4.

- (27) "Report to the Stockholders of the Mexican Central Railway Company Limited"., New York., 1904., p. 3.
- (28) Ibid.
- (29) El Clarín., Semanario Independiente., Aguascalientes., - 20 de diciembre de 1912.
- (30) HERRERA CANALES I., "La Circulación (comercio y transporte en México entre los años 1880-1910)"., en CARDOSO C.F.S., México en el Siglo XIX. Historia Económica y de la Estructura Social., Nueva imagen., México., 1980., p. 437-440.
- (31) CALDERON F.R., Op. Cit., pp. 594-595.
- (32) Ver, en torno a la ley restrictiva sobre ferrocarriles - de 1899: GURZA J., Op. Cit., p.9; CALDERON F.R. Op. Cit. pp. 570 ss; GILL M., Los Ferrocarrileros., Extemporáneos. México., 1977., p. 20.
- (33) CARDOSO C.F.S. (Coord)., Op., Cit., p. 291.
- (34) Idem., pp. 266-267.
- (35) El Observador., Semanario Independiente., Aguascalientes 25 de mayo de 1907., p. 1.
- (36) GONZALEZ ROA F., El Problema Ferrocarrilero., Liga de Economistas Revolucionarios de la República Mexicana, A.C. México., 1975., p. 149., (Primera edición, 1915).
- (37) CALDERON F.R., Op. Cit., p. 611.
- (38) El Observador., Semanario Independiente., Aguascalientes 22 de diciembre de 1906., p. 1.
- (39) CALDERON F.R., Op. Cit., pp. 620 ss.
- (40) Ibid.
- (41) El Observador., Semanario Independiente., Aguascalientes 4 de abril de 1908., p. 4.
- (42) Ibid.

- (43) BERSTEIN.M.D., The Mexican Mining Industry, 1890-1950., State University of New York., 1964., p. 101.
- (44) La Voz de Aguascalientes., Aguascalientes., 10 de enero de 1911., p. 2.
- (45) PROCEL F., (Comp.)., Op. Cit., p. 14.
- (46) Decreto No. 202 de la Primera Jefatura en El Republicano Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 24 de octubre de 1915., p. 3.
- (47) PROCEL F.L., (Comp.)., Op. Cit., p. 15.
- (48) Ver esta circular en El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., 24 de noviembre de 1918., p.8.
- (49) GILL M., Op. Cit., p. 26.
- (50) El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 10 de agosto de 1924., p. 4.
- (51) ALVAREZ J.R. (Director)., Enciclopedia de México., México., 1977., pp. 144-145., Tomo IV.
- (52) Ver punto en el convenio "Huerta-Lamont" referente a la deuda sobre ferrocarriles en El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 10 de septiembre de 1922., p.6.
- (53) GILL M., Op. Cit.
- (54) ALVAREZ J.R., Op. Cit., p. 147.

C A P Í T U L O 3
AGUASCALIENTES Y LA COMUNICACIÓN
FERROVIARIA

Siempre en torno a la introducción de la red ferroviaria, pero ahora en el espacio mas concreto del Estado de Aguascalientes, esta parte del trabajo pretende señalar el contexto económico-social de aquel hecho, resaltando, de manera especial, las rupturas que vino a marcar dentro de la vida de este Estado en los últimos decenios del siglo pasado y los primeros años del presente.

3.1 ASPECTOS GENERALES

El territorio ocupado actualmente por el Estado de Aguascalientes, situado al oeste de la Mesa Central de la República Mexicana y con un área actual de 5 589 kilómetros cuadrados, perteneció al reino de Nueva Galicia hasta 1791, año en que pasó, en calidad de Departamento, a formar parte del Estado de Zacatecas. Para 1846 fue elevado a la categoría de Estado y ya en la Constitución Liberal de 1857 aparece como tal (1).

En el periodo que nos ocupa Aguascalientes se encontraba, pues, ya erigido en un Estado de la Federación. Su territorio estaba dividido en cuatro partidos, ocho municipalidades y treinta y dos comisarias. Los dos primeros tipos de división pueden verse en el cuadro 4 del anexo No. 1.

Esta división, además de ser una disposición administrativa, correspondía en cierta medida con algunas de las características, sobre todo topográficas y económicas, específicas de cada uno de los partidos delimitados. Así, a muy grandes rasgos, el partido de la capital (Aguascalientes), es el centro económico y comercial del Estado; el de Ocampo es la zona minera; el de Calvillo la zona agrícola y el de Rincón de Romos la ganadera.

En la centuria de 1700, por otro lado, el actual Estado, pese a su carácter de región subordinada a Nueva Galicia, era una zona agrícola tributaria de Zacatecas. Hay que añadir que eran justamente las actividades agropecuarias la principal ocupación de los habitantes de Aguascalientes en esa época, aunque no puede dejarse de lado que la actividad minera fue, hasta la expulsión de los jesuitas en la séptima década de aquél siglo, un importante ramo de trabajo (2).

Decenios más tarde, en los primeros años del siglo pasado, la incipiente industria que existía en Aguascalientes destacó, por primera vez y sólo mediante, en la producción de manufacturas: alrededor de 500 000 pesos anuales (3) repartidos sobre todo entre los rubros de hilados y tejidos. Estos progresos, por otra parte, dinamizaron los sectores comercial y agrícola, cosa que no puede decirse del mineró ya que, a partir de la expulsión de los religiosos arriba mencionados y pese a la existencia en la zona Noreste del Estado de buena cantidad de

vetas de estaño, plata, magistral y cobre, tal actividad permanecía casi en total abandono.

Hacia fines de los años 1960, el gobierno del Estado intentó devolver a la minería su antiguo esplendor, decretando que las empresas de mercurio y magistral que se organizaran estarían libres de todo impuesto durante diez años (4). Esta medida, sin embargo, no tuvo el éxito que de ella se esperaba ya que, según se indica, durante la República Restaurada Aguascalientes continuaba siendo una entidad en la que el comercio, la ganadería y los hilados y tejidos eran las ocupaciones predominantes de la población.

En lo que se refiere a la producción agrícola, Cosío Villagas (5) anota que el Estado estaba previsto, más que suficientemente, de trigo, el cual era beneficiado en una fábrica de harina y se vendía, junto con ésta, en otras entidades. La situación del maíz, el frijol, el chile, la papa y otros frutos y legumbres era semejante; aún más, en el caso de los primeros había manera de abastecer algunos centros mineros, sobre todo norteros, y todavía quedaba para almacenar, hecho que a la larga resultó perjudicial porque, al ser mucho mayor la oferta que la demanda, las cosechas habrían de ser vendidas a precios generalmente bajos.

En una condición similar a la de la agricultura, la cual no contaba con unas adecuadas vías de comunicación para acomodo-

dar sus productos en las plazas que aseguraban grandes ventas, se encontraban las manufacturas del Estado: textiles, vinos de uva, curtidurías, etcétera. Por otra parte, estos productos, - dado que estaban libres de impuestos, podían competir ventajosamente con sus similares del resto del país.

El Estado de Aguascalientes compartía con el resto del país la situación que, antenida a lo largo de la Colonia y buena parte del siglo XIX vino a ser, como ya anotábamos en un capítulo anterior, un atentado contra el proyecto de los liberales el carácter regional de la economía en una nación que parecía todo menos tal. Sin embargo, los ferrocarriles serían el motor que vendría a solucionar éste y otros problemas. Había pues, que trabajar para tenderlos.

A pesar de esta necesidad de vías de enlace, no era el Aguascalientes de las décadas sesenta y setenta del siglo pasado lo que pudiera llamarse una entidad incomunicada: la red de carreteras troncales unía a la capital con Zacatecas, Durango, Mazatlán, Guanajuato y Lagos (6).

3.2 LA INTRODUCCION Y SUS CONSECUENCIAS

Formando parte de la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano, las vías férreas son inauguradas en Aguascalientes a principios de 1884. Dicha vía, por otro lado, cruza el Estado de sur a norte, con una extensión de 92 kilómetros y tiene como punto de llegada las estaciones de Peñuelas, Arella

no, Aguascalientes, Chicalote, Las Animas, Pabellón, Rincón de Romos, La Punta y Soledad.

Con la introducción del ferrocarril los hacendados podían ya transportar los productos que con tan buenos resultados eran cosechados en sus terrenos, situación que era compartida por los industriales.

Como señala acertadamente Rojas Nieto (9), la gran mayoría de las estaciones de la troncal y del ramal Chicalote-San Luis-Tampico (10) construido pocos años después de aquélla (11) llevaban el nombre de grandes haciendas del siglo pasado. Este hecho nos muestra un fenómeno que se verá claro al desarrollar, más adelante, la construcción de los ramales hacia los centros mineros: el trazo de las líneas como satisfactor de la necesidad de agilizar la producción agrícola, minera e industrial de la región y el dictado, por parte de los capitales más importantes, sobre todo de los dos primeros ramos, de los puntos que el ferrocarril habría de tocar.

Con el advenimiento de la "paz porfirista" por un lado, y el de los ferrocarriles por el otro, el Gobierno estatal de Aguascalientes en los años 1880 y 1890, parecía no tener más ocupación que la de fomentar económicamente la región, señalando a los capitalistas las vías más rápidas para alcanzar la meta: el progreso (12).

En 1890, a raíz de la inauguración del ramal Chicago-San Luis Potosí-Tampico del Ferrocarril Central, las expectativas respecto de las consecuencias de las líneas férreas era expresada como sigue:

Los ferrocarriles desarrollarán la riqueza de nuestro Estado (...). Son importantes medios para ensanchar el mercado a los productos industriales, y abrir amplio campo a la competencia, y sus principales ventajas pueden resumirse en estas dos frases: mayor facilidad para vender los productos propios; mayor comodidad para proveerse de los ajenos (13).

En este contexto de auge, prosperidad y crecimiento, destaca la personalidad del gobernador Alejandro Vázquez del Mercado (14), quien se mantuvo siempre fiel a los lineamientos porfiristas de desarrollo, a cualquier precio, de la economía nacional. También él veía en los ferrocarriles "un poderoso medio para que prosperen notablemente todos los ramos" de la riqueza pública que influiría, "como es natural, en el mejoramiento del comercio, cuyo principal impulso es el movimiento de los negocios mercantiles" (15).

Fue justamente a este gobernador que correspondió, "convencido de la importancia" y "de los inmensos bienes que influirían en favor de la minería estatal" (16), contratar en abril de 1894 el ingreso en Aguascalientes del capital del emporio minero Guggenheim; hecho con el que se cristalizaba el deseo de ver resurgir este ramo de la economía.

En efecto, la solicitud hecha por Salomón Guggenheim al Gobierno del Estado el 5 de marzo de aquel año, en la que se pedía autorización para instalar dentro del territorio del Estado una fundición de metales que habrían de ser extraídos de los minerales de Tepezalá y Asientos, tuvo como producto el contrato firmado por el propio Guggenheim y el Jefe del Ejecutivo Estatal, el 12 de abril de 1894.

En el quinquenio comprendido entre 1895 y 1900, la industria era un ramo muy importante de la riqueza pública (17). Había tres fábricas de hilados y tejidos de lana, donde se producían casimires, ponchos, franelas, sarapes, jergas, cobertores, zagalejos; una fábrica de medias y calcetines, una de velas, cuatro de tabaco, dos de cerillos, dos de cervezas y algunas alfarerías de loza blanca y roja (18), a más de la recientemente instalada Fundición.

En este tiempo, la industria vinícola, en gran parte gracias al impulso dado por Vázquez del Mercado al introducir, en 1885, 80 000 sarmientos de vid para su cultivo (19), comenzaba a cobrar importancia. Existían las fábricas de Salvador Pérez, F. Aunot y Luis Gatillón, en las cuales se producían vino seco, tinto y blanco, y generosos de membrillo y perón.

En cuanto a la población económicamente activa (PEA) y tal población dedicada a la industria (PEA ind.), hemos visto que dentro del primer rubro se encontraba, hacia 1895, el 411

de la población total (PT) del Estado, de 104 615 habitantes según el Primer Censo Nacional de población, y dentro del segundo concepto, el 26.2% de la PEA, de 43 089 (Cfr. Cuadro 5. Anexo No. 1).

Los cultivos principales eran el maíz, el frijoles y el chile, los cuales seguían cultivándose con un excedente tal, que permitía venderlos en plazas exteriores al Estado, sobre todo en las entidades nortefías y en la capital de la República, dada la ruta de la troncal México-Ciudad Juárez.

En lo referente al número de brazos ocupados por ella, la agricultura era, sin embargo y a pesar de la creciente importancia de la industria, la principal actividad de los habitantes de Aguascalientes: el 23.7% de la PT y el 57.7% de la PEA estaba dedicado a ella.

Por otra parte, y como ya señalábamos en el capítulo anterior, la Empresa del Ferrocarril Central trasladó a la capital del Estado sus Talleres Generales de Reparación y Construcción de Maquinaria, cuya gradual apertura fue iniciada en 1900. Paradójicamente, tomando en cuenta que ya para entonces estaba funcionando la Gran Fundición Central Mexicana, propiedad de Guggenheim, que desde 1897 este establecimiento daba trabajo a más de mil mexicanos (20), la población del Estado sufrió, de 1895 a 1900, un descenso de 2 199 personas: de 104 615 que había en el primer año, a 102 416 en el segundo (21). La pobla-

ción de la capital, sede de ambas compañías, empero, no corrió la misma suerte: 30 872 en 1895 y 34 982 en 1900, lo que indica que sufrió un incremento de 4 110 personas.

La explicación que a lo anterior se nos presenta es la de que la capital no recibió una migración externa al estado para completar la mano de obra necesaria a ambas empresas.

Las cifras al respecto, hay que señalarlo, anotan en el período comprendido entre 1895 y 1900, es decir, entre el año del inicio de actividades de la metalúrgica y el comienzo de los trabajos en el Taller, un incremento de 5.7% en lo que se refiere a mano de obra empleada en actividades industriales cuando, en cambio, en la agricultura la tasa permaneció casi estacionaria: 56.2% de la PEA en 1895 a 57% en 1900.

Ante esto, y tomando en cuenta que los desocupados en el Estado eran sólo el 3.5% de la PEA en 1895 y el 0.3% en 1900, afirmamos que la mano de obra empleada por ambos establecimientos fue absorbida por ellos de acuerdo al incremento propio de ella, lo que quiere decir que en ese quinquenio, la PEA era empleada conforme iba apareciendo en el panorama de Aguascalientes.

Según anota Fernando Rosenzweig (22), junto con Toluca, México y Guadalajara, fue Aguascalientes una de las cuatro ciudades del centro del país que creció a una tasa superior al 1.2% anual que era el promedio nacional entre 1895 y 1910.

Si dentro de estos quince años hacemos cortes de acuerdo a los tres Censos Nacionales de Población efectuados (1895, - 1900 y 1910,) hay que añadir a nuestro análisis el período comprendido entre los dos primeros el hecho de que, entre 1903 y 1907 los talleres ferrocarrileros fueron ampliados, que desde la primera ampliación ocuparon alrededor de 3 600 hombres (23) y que en 1903 la Fundición ocupaba a 1 564 hombres y en 1904 - a 1 637 (24).

Como consecuencia de la novedad que en el Estado introdujeron tanto la Fundición como el Taller, es decir, la concentración en un sólo lugar de trabajo y bajo la égida de un sólo patrón de algunos miles de hombres, tenemos en 1910 un significativo aumento en la población: 15% con respecto a 1900, mientras que tanto la PEA ocupada en la agricultura como en la industria permanecen casi invariables: de 37 a 35.4% y de 25.1 a 24.7%, respectivamente.

A nuestro juicio este hecho nos permite afirmar que en los diversos rubros de la economía de Aguascalientes, de los cuales eran los más importantes las dos empresas mencionadas, tenían un ritmo de crecimiento tal, que les permitió crear empleos para el incremento absoluto de la población, lo que tuvo como efecto, en 1910, una tasa de desempleo del orden de 0.5%, insignificamente superior a la de la década anterior, habla bien de la capacidad de la industria aguascalentense de la época en lo que a generación de empleos se refiere.

No está por demás mencionar la importancia que, debido a la gran derrama que estas empresas hacían por concepto de salarios a los trabajadores, vino a repercutir en un incremento de la actividad comercial hidrocálida.

Así, para 1906 el Estado era un centro comercial de importancia que, además, enviaba a otras entidades, principalmente a la ciudad de México, grandes cantidades de maíz, frijol, harina y magistral a distritos mineros como Pachuca, Zacatecas, Guanajuato y algunos lugares de San Luis Potosí; ganado vacuno y caballar a varios puntos de la República, así como frutas, madera, pieles, sebo, cuernos (25) y cereales, hilados y tejidos de lana, dulces y vinos (26).

Según Rosenzweig (27) las cuatro ciudades arriba anotadas tenían en común el ser importantes centros de consumo, el tener una fuerte actividad comercial y una actividad manufacturera en muchos aspectos incipiente, pero en conjunto bastante diversificada.

Respecto de Aguascalientes como centro de consumo, Trentini señala en 1906 (28), que esta entidad importaba de México, Europa y Estados Unidos por Tampico en un caso, y directamente en el otro: comestibles, ropa hecha, telas de algodón, lana y seda, quincallería, drogas, libros, papel, productos químicos, perfumería, armas, municiones, muebles, ferretería, vinos y licores, sombreros, carnes conservadas, joyería, máquinas y herramientas agrícolas, mineras e industriales, carruajes, etcétera y que los mercados principales del Estado eran: la capi-

tal y que los mercados principales del Estado eran: la capital, Rincón de Romos y Calvillo.

Por otra parte, se dice que el establecimiento de los ferrocarriles favoreció una gran expansión de la vida económica y la creación de fábricas modernas en zonas similares a la de Aguascalientes (29) y en el mismo Aguascalientes.

En este sentido, sin perder de vista el contrato de instalación de la Gran Fundición Central Mexicana en Aguascalientes y su instalación de hecho, ni tampoco lo señalado por Bernstein (30), de que las fundiciones eran completamente dependientes de los ferrocarriles, al grado que las grandes plantas centrales no fueron construidas sino hasta que los trabajos ferroviarios estaban terminados, casi inmediatamente después de la firma de aquél contrato, Salomón Guggenheim trata con el general Manuel González Cosío, representante del Ejecutivo de la Nación, en mayo de 1894, la construcción y explotación de "un camino de fierro que, partiendo de un punto de Ferrocarril Central en el Estado de Aguascalientes, llegue a las minas de Tepezalá, con derecho a extenderlo al mineral de Asientos o a cualquier otro punto del mismo Estado" (31). El punto de enlace elegido fue el Kilómetro 624 de la línea troncal del Ferrocarril Central (32): en la Estación de Rincón de Romos.

En contra de la afirmación de Rosenzweig (33) según la cual el trazo de las vías férreas obedeció más a razones histó

ricas y topográficas que económicas, en el caso de los ramales mineros del Estado de Aguascalientes he tenido oportunidad de comprobar que, de acuerdo con Luis N. D'Oliver (34), "Facilitar la extracción de los minerales para llevarlos a Estados Unidos fue uno de los principales móviles, o el primero, de las inversiones ferroviarias, a tal punto que ello explica el trazado de varias líneas".

A propósito de esto, pero en el caso del trazo de la Línea troncal y el ramal a San Luis Potosí y Tampico, resulta interesante el hecho señalado por Rojas Nieto: casi todas las haciendas del Estado tenían unos cuantos kilómetros el paso del ferrocarril (35).

Pocos meses después de la firma del contrato González - Cosío-Gu Genheim, se solicita y otorga la concesión de la construcción de un ramal que habría de unir el kilómetro 587 (Estación de Aguascalientes) de la línea México-Ciudad Juárez, con el edificio de la Gran Fundición Central Mexicana, en las inmediaciones de la capital del Estado (36).

Esto viene a reiterar la afirmación de Bernstein según la cual la configuración de las rutas ferrocarrileras y de los puntos de enlace estaban determinadas por los sitios de las modernas fundidoras (37).

Ahora bien, en torno a la construcción de la línea que iría de la Estación de Aguascalientes a la Fundición, se susci

taron algunas dificultades legales referentes a la compra-venta del terreno que habría de ser atravesado por la vía, que era el de la hacienda "Las trojes", propiedad (hipotecada) de D. Jesús Díaz Infante (38). Cuando éste solicitó un amparo a la Presidencia de la República por considerar injusta la expropiación de su finca en aras de los intereses particulares del consorcio Guggenheim, Porfirio Díaz, con una actitud que juzgamos típica hacia los inversionistas extranjeros, la respondió que el negocio del capitalista norteamericano debía continuar y decretar la expropiación (39).

En torno al mismo tópico, el 10 de septiembre de 1902 Enrique Dieffenbach, representante de la American Smelting and Refining Company (A.S.C.M.), solicita al Ejecutivo de Aguascalientes, encabezado por Carlos Sagredo, la concesión para construir un ferrocarril que uniera las minas de "Santa Francisca" en el mineral de Asientos con la línea del ferrocarril Central en la Estación de San Gil, del ramal Chicalote-San Luis Potosí Tampico (40).

Es interesante señalar el que Dieffenbach basara su solicitud en la afirmación de que:

Basta tener presente que el transporte de metales y mercancías que en la actualidad se hace en carros y a fletes onerosos, podrá hacerse una vez entroncado el ferrocarril que se proyecta con la línea del Central Mexicano y a fletes mucho más bajos, aumentando así la utilidad del minero, y haciendo posible -

la exportación de minerales que actualmente no cubrirían sus gastos. Una región esencialmente minera como la que se propone atravesar el ferrocarril de que se trata, necesita con urgencia fáciles y rápidos medios de transporte, de lo contrario, la minería arrastrará una vida precaria y languidescente, apenas sostenida por la explotación siempre -- costosa de los metales de alta ley, que sólo pueden obtenerse mediante una pepena dilatada y dispendiosa (41).

Con base a lo señalado por Bernstein (42), podemos decir que estas justificaciones de Dieffenbach son bien comprensibles tomando en cuenta que los ferrocarriles posibilitarían la introducción de maquinaria grande y pesada a las regiones mineras, reducirían los fletes de carga del mineral, acortarían las distancias en las que la Gran Fundición podría encontrar minerales de alto grado y, lo que es más importante, contraerían los costos de exportación de productos minerales e importación de materiales del extranjero. En el caso concreto de Aguascalientes, es importante añadir, esto es especialmente claro dado que los ferrocarriles mineros, cuyas terminales eran la propia Fundición, el mineral de Tepezalá y, según hemos venido tratando, la mina de Santa Francisca en Asientos, enlazaban con las líneas del Ferrocarril Central cuya dirección era la capital de la República, la frontera Norte (donde los ferrocarriles mexicanos se unían a los estadounidenses) y el puerto de Tampico.

En el caso de la línea san Gil-Santa Francisca, Dieffenbach anota en la solicitud de concesión su expectativa de que el gobernador Sagredo otorgue "a la benéfica empresa en proyecto, las exenciones y privilegios que se solicitan y que siempre esa ilustrada y patriótica administración ha acostumbrado otorgar como estímulo para beneficio de la Entidad " (43).

Aplicando de esta manera la exaltación de sentimientos - como arma del capital extranjero para el logro de sus propósitos de mayor ganancia, el contrato para la construcción del ferrocarril, firmado por Dieffenbach y Sagredo el 13 de noviembre de 1902, logra estipular la exención de "toda contribución ordinaria o extraordinaria vigente o que se decrete en el futuro, ya del Estado o del Municipio", durante el término de veinte años (44).

Por otro lado, y para terminar, como una de las consecuencias de la instalación de aquellos dos planteles industriales en Aguascalientes, aunque en realidad es evidente desde la introducción de la red ferroviaria, habremos de anotar la manera, hasta cierto punto violenta, en la que oficios como la arriería y la pequeña artesanía fueron afectados por estos cambios en la estructura económica del estado. En efecto, en detrimento de la actividad de los arrieros, los vagones se encargaban, ya, de transportar las mercancías de la región hacia los mercados foráneos; y desplazando a quienes con sus productos artesanales lograban satisfacer las necesidades locales, el fe

ferrocarril traía artículos de otras regiones, los cuales eran similares a los aquí producidos (45).

Los hechos señalados, además, vinieron a aumentar el poder de atracción de la capital del estado hacia los trabajadores del campo. Ellos veían en su emigración a la ciudad primero, y en su ingreso a la empresa del Ferrocarril Central o a la Fundición después, mayores oportunidades en el mercado de trabajo y, como consecuencia obvia, mayores posibilidades de mejorar su nivel de vida.

NOTAS AL CAPITULO 3

- (1) ESPINOSA R.A., "Ligeros Apuntes para la Geografía y la Estadística del Estado de Aguascalientes" en El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 3 de enero de 1897., p. 1.
- (2) FLORESCANO E., "La época de las Reformas Borbónicas y el crecimiento económico" en VV., Historia General de México., El colegio de México., 1977., p. 248.
- (3) GONZALEZ A.R., Historia de Aguascalientes., Tip. de F. - Antúnez., Aguascalientes., México., 1974., p. 29 (Primera Edición, 1881).
- (4) FLORESCANO E., Op. Cit., p. 274
- (5) COSIO BILLEGAS D., Historia Moderna de México. La República Restaurada, vida económica., Hermes., México., 1974., p. 180.
- (6) Idem., pp. 567-576.
- (7) Idem., El Porfiriato. Vida económica., pp. 11-12; ROJAS NIETO L.B., La destrucción de la Hacienda en Aguascalientes., Cuadernos de Trabajo del Departamento de Investigaciones Históricas., No. 15., I.N.A.H. México., 1975., pp. 30-31.
- (8) GOMEZ GOMEZ R., Esquema Social y Económico de los Estados de la República., A.N.D.A.S.A., México., 1962., p. -
- (9) ¹¹⁹ ROJAS NIETO L.B., Op. Cit., p. 104.
- (10) Las estaciones de dicho ramal eran: Cañada Honda, Jaltomate, Gallardo, El Tule, San Gil; FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO., Ferrocarril Central Mexicano., S.E., S.F. p. 45.
- (11) Ver nuestro capítulo 2..
- (12) ROJAS NIETO L.B., Op. Cit., p. 29.

- (13) RESENDEZ.V., "Aguascalientes, centro ferrocarrilero" en El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 31 de mayo de 1891., p. 2.
- (14) Ver biografía de Alejandro Vázquez del Mercado en El Clarín., Semanario de Aguascalientes., Aguascalientes., 29 de marzo de 1913 y BERNAL SANCHEZ J., Apuntes Históricos, Geográficos y Estadísticos del Estado de Aguascalientes., A.E. Pedroza, Imprenta., Aguascalientes., 1928.
- (15) VAZQUEZ DEL MERCADO A., "Informe de actividades que rinde al H. Congreso del Estado el C. Gobernador...", en El Republicano., periódico Oficial del Estado., Aguascalientes., 23 de marzo de 1890.
- (16) Sobre la Gran Fundación Central Mexicana en El Republicano., 20 de mayo de 1894., p. 1.
- (17) O'FARRIL R., (Comp.), Reseña Histórica, Estadística y comercial de México y sus Estados., México., p. 97.
- (18) ESPINOSA R.A., Op. Cit., 7 de febrero de 1897., p. 1
- (19) BERNAL SANCHEZ J., Op. Cit.
- (20) El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 17 de octubre de 1897., p. 2.
- (21) Idem., 22 de abril de 1900 anota: "a raíz del establecimiento de la Casa Redonda y los Talleres del Ferrocarril Central y la Fundación de Guggenheim, la pobreza de Aguascalientes empieza a desaparecer en virtud de los trabajos emprendidos; la emigración ha cesado y se espera que dentro de poco volverán a la tierra natal los centenares de trabajadores que salieron entre 1898 y 1899, para contratarse en Veracruz". Creemos que buena parte del decremento poblacional del período 1895-1900 es atribuido a este hecho.

- (22) ROSENZWEIG F., "El Desarrollo Económico de México entre 1877 y 1910" en El Trimestre Económico., Vol. XXXII., - No. 3., 127., julio septiembre., 1965., México.
- (23) El Clarín., Aguascalientes., 20 de diciembre de 1912; El Observador., Semanario Independiente de Información Política, Literaria, Social, Artística y Comercial., Aguascalientes., 19 de enero de 1907., p. 2.
- (24) VAZQUEZ DEL MERCADO A., "Informe de Gobierno" en El Republicano., Aguascalientes., 25 de septiembre de 1904., p. 1
- (25) TRENTINI., Memoria del Gobierno de Don Porfirio Díaz., - Ed. Bilingüe., Tomo II., 1906., pp. 21-27.
- (26) ESPINOSO R.A., Op. Cit.
- (27) ROSENZWEIG F., Op. Cit.; Ver en el texto las líneas correspondientes a la nota 21, Supra.
- (28) TRENTINI., Op. Cit., pp. 21-27.
- (29) ROSENZWEIG F., Op. Cit.
- (30) BERNSTEIN M. D., The Mexican Mining Industry, 1890-1950., State University of New York., 1964., p. 33.
- (31) Cláusula primera del contrato celebrado entre Manuel González Cosío, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas y Salomón Guggenheim, para la construcción de un ferrocarril en el Estado de Aguascalientes., en El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 24 de junio de 1894., p. 1.
- (32) FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO., Ferrocarril Central Mexicano., México., p. 153.
- (33) ROSENZWEIG F., Op. Cit.
- (34) D'OLWER L.N., "Las Inversiones Extranjeras" en COSIO VILLEGAS D., Historia Moderna de México. El Porfiriato. Vida Económica., Hermes. México., 1974., p. 997.

- (35) ROJAS NIETO L.B., Op. Cit., p. 36.
- (36) Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes., Concesión del Ferrocarril Central Mexicano a la Compañía Fundidora Guggenheim, cerca del Estado de Aguascalientes., Caja 4., Exp. 4, Legajo 1., Folios 1-5 Ver aprobación del plano en El Fandango., Aguascalientes, 8 de diciembre de 1895., p. 3.
- (37) BERNSTEIN M.D., Op. Cit., p. 33.
- (38) Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y - Transportes Op. Cit.
- (39) El Instructor., Periódico Científico y Literario., Aguascalientes., mayo de 1897., p. 10.
- (40) A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 138., Exp. 215., 1922; y El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 8 de febrero de 1903., p.1
- (41) Ibid.
- (42) BERNSTEIN M.D., Op. Cit., p. 33.
- (43) A.C.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 155., Exp. 711., 1923., y FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO., Op. Cit., p. 153.
- (44) "Contrato celebrado entre el Gobierno del Estado de Aguascalientes y el Señor D. Enrique Dieffenbach, en representación de la American Smelting and Refining Co., para la construcción de un ferrocarril"., en El Republicano. Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes, 8 de febrero de 1903., pp. 1-3.
- (45) ROJAS NIETO L.B., Op. Cit., p. 38.

C A P I T U L O 4
COMPOSICION DE LA FUERZA
DE TRABAJO EN LOS FERROCARRILES

El objetivo de este capítulo, como ya ha sido anotado en otra parte del trabajo, consiste en describir la composición de la clase obrera ferrocarrilera en Aguascalientes.

Al iniciar este capítulo y para lograr el objetivo propuesto es importante intentar definir el concepto de clase social.

Partiendo de la base de que en la obra de Marx y Engels no hay una teoría general de las clases sociales y, a pesar de que el concepto de lucha de clases tiene un papel preponderante en su concepción de la historia; es posible, llegar a definir el concepto que nos ocupa.

De acuerdo con Bagú, el concepto de clase social en Marx y Engels va surgiendo de los siguientes procesos:

- a) Siempre se encuentra, en el pasado de las sociedades clasistas, alguna etapa en la cual se produce una disposición inicial. El ordenamiento que sigue a esta -- etapa implica la aparición de funciones desiguales, - bajo una coerción institucional lo cual significa que la capacidad productiva del sector que ha perdido en el conflicto se canaliza sistemáticamente en beneficio del sector triunfador, que puede así, liberarse -

- de la tarea de producción inmediata, perfeccionar el instrumento de coerción institucional e ingresar en - otras esferas de acción: la política, la administración, el arte, la filosofía, etc.
- b) Lo que resulta del punto anterior es una relación desigual puesto que donde haya clases hay distribución desigual del poder y del excedente económico;
 - c) Una clase está siempre en relación conflictual o dialéctica con una u otras. El conflicto, real o latente, es la condición de existencia de las clases;
 - d) Los miembros de una clase sólo se definen como tales en la relación de conflicto con los miembros de otra clase, de aquí se deduce que una clase desaparece como tal si también desaparece la clase que se le enfrentó conflictualmente;
 - e) No hay clase sin coerción institucional;
 - f) La clase es un universo, es decir, cumple funciones específicas en la sociedad, pero además tiene su modo peculiar de agrupamiento económico, político y familiar. Tiene su propia cultura y padece, de mitos y transformaciones dependiendo de su etapa de evolución y de las contingencias históricas.

Así, partiendo de estos procesos históricos, surgen los

elementos que constituyen la realidad clase social:

- 1) La clase social es una realidad relacional, es decir, sólo existe en cuanto exista otra o varias clases más;
- 2) La clase social es sólo propia de ciertas etapas históricas y por tanto, sujeta a desaparición en el futuro.

Empero, Marx y Engels no agotan aquí la caracterización de lo sustantivo de las clases sociales. Su esfuerzo principal estuvo destinado a descifrar la naturaleza y el sentido de la evolución del capitalismo. En esta tarea comprueban que las clases sociales surgen de un modo de distribuir la propiedad o la posesión de los medios de producción (1).

Por otro lado, Marx y Engels observan como las situaciones de hecho y la comprensión de ciertas necesidades van agrupando a los individuos en ciertos sectores cada vez más numerosos. Cuando los grandes grupos se encuentran ya delineados no son, sin embargo, homogéneos. Mas aún, no es la identidad de la función la que agrupa, sino el conflicto y las necesidades que engendra. Así es como Marx afirma en "La Ideología Alemana": "Los diferentes individuos sólo forma una clase en cuanto se ven obligados a sostener una lucha común contra otra clase, pues por lo demás, ellos mismos se enfrentan unos con otros, - hostilmente, en el plano de la competencia" (2).

Así, de acuerdo a Marx y Engels suponemos que no todos los conjuntos de individuos con similar status profesional, si

milar fuente y monto de ingresos, similar rango social, similar nivel educacional y similar actitud política llegan, realmente a constituir una clase social.

Para definir una clase social, Marx pone dos conceptos - que es importante señalar aquí: "Clase en sí" y "Clase para sí". El primero lo utiliza cuando se refiere a un grupo social que no constituye una clase. El segundo, en cambio, se refiere a la posibilidad de acción política de la clase obrera en el sistema capitalista.

La consigna de que la liberación del proletario deberá ser obra del proletariado mismo aparece en varias de sus obras, quedando de esta forma señalada la posibilidad de que la clase obrera organice su propia acción política de tal manera que, "conciencia de clase" (clase para sí), "organización política" y "acción política" son una misma cosa o etapas muy estrechamente conectadas.

Por otro lado, en "Misericordia de la Filosofía", Marx sostiene: "Las condiciones económicas transforman primero a la masa de la población del país en trabajadores. La dominación del capital ha creado a esta masa una situación común, intereses comunes. Así, pues, esta masa es ya una clase respecto al capital, pero aún no es una clase para sí. Los intereses que definen se convierten en intereses de clase. Pero la lucha de clase contra otra clase es una lucha política" (3).

De la anterior afirmación de Marx se derivan tres etapas:

- 1) Las "condiciones económicas" crean una masa de trabajadores (fenómeno económico);
- 2) Esa masa tiene "situación común, intereses comunes". Es ya una clase con respecto al capital (fenómeno social);
- 3) Llegará el momento en que las clases así formadas se enfrenten en un terreno diferente, porque, como sostiene Marx "la lucha de clase contra clase es la lucha política" (fenómeno político).

De esta manera, para que se dé esta tercera etapa es necesaria una condición previa: la transformación de la clase obrera en CLASE PARA SI. Por lo que se puede concluir que la clase obrera sólo puede definir su personalidad histórica, su conciencia como clase, en la lucha política.

De todo lo anterior, es posible entender el sentido que Engels dio a su trabajo titulado "Carlos Marx" en 1877: "Marx demostró que toda la historia de la humanidad, hasta hoy, es una historia de lucha de clases, que todas las luchas políticas, tan variadas y complejas, sólo giran en torno al poder social y político de unas u otras clases sociales" (4).

Así, la raíz de las clases sociales es económica; pero ellas son un modo de lucha en torno al poder social y político.

De esta forma, cuando se hace referencia a la "composición" de una clase, es necesario considerar toda una serie de

elementos que permiten conocer la estructura de ésta: aspectos económicos, políticos, sociales e ideológicos son los que, a nuestro juicio, coadyuvan en la constitución de una clase como tal.

Otro punto importante a ser tratado en este capítulo, consiste en anotar las condiciones de trabajo de los ferrocarrileros de Aguascalientes durante el período, objeto de nuestro estudio. Para lograrlo, se localizarán las diferentes categorías de empleos, el número de trabajadores en cada una de ellas y, finalmente, el salario que recibían los obreros en el desempeño de sus labores.

Sostenemos, por otro lado, que la importancia de éste capítulo reside en la posibilidad de darnos a conocer el por qué de las luchas reivindicativas de los obreros, así como los logros y fracasos obtenidos por los mismos.

Pienso, sin embargo, que las condiciones de trabajo de los ferrocarrileros deben considerarse como un resultado dentro del problema general del Movimiento Obrero, eliminando la posibilidad de considerarlas de una manera mecanicista al suponer que son únicamente resultado o consecuencia del desarrollo económico.

Al hablar de estructura de clases y para poder caracterizar a la clase obrera dentro de los ferrocarriles, es imprescindible ubicar a las demás clases y capas sociales dentro del proceso mismo de producción y reproducción de la estructura so

cioeconómica mexicana en el período que nos ocupa.

Para lograr esto, es necesario en principio, observar la evolución de la población económicamente activa del país en relación con la población total.

En 1895 la población total del país era de 12 632 428 y la población económicamente activa constaba de 5 210 710; en el año de 1900, la población total se incrementó en 13 607 260 y la población económicamente activa aumentó a 5 430 230; en 1910 la población total se incrementa nuevamente en 15 160 369 y la población económicamente activa se constituye por - - - 5 591 823.

Estos datos nos indican que entre 1895 y 1900 la población económicamente activa del país crece a un ritmo anual superior al de la población total de México; pero de 1900 a 1910 el crecimiento de la población económicamente activa se encontró muy por debajo de la población total. Estos contrastes nos indican claramente un pequeño aumento en las oportunidades de empleo entre 1895 y 1900. En oposición a esto, se ve una disminución durante la primera década de nuestro siglo, lo cual significa, hacia fines del porfiriato, la existencia de una gran mano de obra desocupada, hecho el cual, pensamos, va a influir en la agudización de las contradicciones sociales anteriores al estallido de la Revolución.

Si se intenta hacer una categorización socioprofesional

del México durante la época que nos ocupa, nos encontramos con el siguiente cuadro:

CATEGORIAS SOCIOPROFESIONALES: MEXICO 1895-1910

CATEGORIAS

I. PROPETARIOS RURALES	304 268 (6.06%)	609 101 (11.21%)	475 545 (8.50%)
1.- Agricultores			
2.- Ganaderos			
3.- Hortelanos			
II. TRABAJADORES AGRICOLAS Y DE RECOLECCION	2 625 234 (52.32%)	2 563 101 (47.20%)	3 122 956 (55.84%)
1.- Peones de campo			
2.- Recolección			
III. PROPETARIOS NO AGRICOLAS Y EMPRESARIOS.	214 892 (4.28%)	224 269 (4.13%)	262 557 (4.69%)
1.-Propietarios			
2.-Banqueros			
3.-Comerciantes			
4.-Agentes de negocios			
IV. TRABAJADORES DE MINAS	89 337 (1.78%)	105 824 (1.94%)	101 290 (1.81%)
1.-Mineros, barreteros y pepenadores			
2.-Obreros en las fundi- ciones y haciendas de beneficio			
3.-Canteros y salineros			
V. ARTESANIA E INDUSTRIA	823 161 (16.40%)	981 664 (18.07%)	932 274 (16.67%)
1.-Artesanos (y obreros)			
2.-Obreros Industriales			
VI. TRABAJO INTELECTUAL	26 208 (0.52%)	30 194 (0.55%)	39 860 (0.71%)

 CATEGORIAS

- 1.- Profesores
- 2.- Abogados y notarios
- 3.- Medicina
- 4.- Ingenieros y Arquitectos.
- 5.- Bellas Artes

VII. ESTADO Y CLERO	65 189 (1.29%)	68 203 (1.25%)	69 019 (1.23%)
---------------------	-------------------	-------------------	-------------------

- 1.- Empleados públicos
- 2.- Fuerzas militares
- 3.- Claro

 VIII. EMPLEADOS DE ESTABLE-
CIMENTOS PRIVADOS

110 641 (2.20%)	93 892 (1.72%)	131 415 (2.35%)
--------------------	-------------------	--------------------

- 1.- Administradores y Dependientes.
- 2.- Empleados Particulares
- 3.- Trabajos comerciales

IX. SERVICIOS DIVERSOS	156 770 (3.12%)	157 176 (2.89%)	147 876 (2.64%)
------------------------	--------------------	--------------------	--------------------

- 1.- Transportes y comunicaciones
- 2.- Servicios personales no domésticos
- 3.- Entretenimiento

X. CRIADOS DOMESTICOS	276 456 (5.50%)	282 008 (5.19%)	240 752 (4.30%)
-----------------------	--------------------	--------------------	--------------------

 XI. OTROS: PROFESION DES
CONOCIDA

325 399 (6.48%)	314 798 (5.79%)	68 279 (1.22%)
--------------------	--------------------	-------------------

- 1.- Varios oficios
- 2.- Se ignora

FUENTE: GONZALEZ HERMOSILLO A.F., "Estructura y Movimientos Sociales en CARDOSO C.F.S. (Coord.), México en el siglo XIX (1821-1910) Historia Económica y de la Estructura Social., Nueva Imágen., México., 1980.pp. 468-469.

Este cuadro nos indica que la característica más relevante de la economía mexicana durante el porfiriato es la importancia que reviste el sector Agropecuario dentro de la estructura productiva a nivel nacional, puesto que esta rama de actividad representó de 1895 a 1900 un poco más de la mitad de la población económicamente activa del país (58.38%), incrementándose considerablemente durante el decenio siguiente, llegando a ocupar el 64.30% de la población económicamente activa de la Nación.

En relación con la estructura interna de la producción rural se observa un fuerte contraste entre la minoría que detenta la tierra y los instrumentos de producción (aproximadamente el 9% de la PEA), y los que solamente poseen su fuerza de trabajo (arriba del 50% de la PEA). Así, para 1895 los propietarios representan el 6.06% de la población económicamente activa rural, incrementándose en 1900 (11.21%) para volver a decaer (8.50%) en 1910.

Por otra parte, en los trabajadores agrícolas se opera una baja dentro de la población económicamente activa; pero entre 1900 y 1910 los trabajadores aumentan mucho más de lo que disminuyen los propietarios para el mismo año lo cual es indicativo de una fuerte migración urbano-rural. Sobre este punto es importante tomar en cuenta el considerable aumento demográfico registrado en el porfiriato, lo cual tuvo como consecuencia un incremento en la demanda ocupacional que hacía presión

sobre una oferta insuficiente de empleos urbanos y sobre la tierra cada vez menos accesibles.

En lo que se refiere a la tercera (Propietarios no agrícolas y empresarios) el porcentaje de la población económicamente activa agrupada en el sector se altera muy poco, conservando la misma estructura durante los 15 años considerados.

Las categorías IV y V se refieren al trabajo industrial (extracción minera e industrial). En el primer caso encontramos que las categorías 1 y 2 que integran la industria minera propiamente dicha no guardan movimientos semejantes entre sí. Esto se puede explicar porque los "mineros, barreteros y pepenadores" constituyen una subcategoría que tiene como actividad principal la extracción de minerales preciosos e industriales: su expansión hasta 1900 es seguida de una declinación que refleja la crisis de la plata y la mecanización y reorganización del trabajo. Los obreros de fundiciones y haciendas de beneficio corresponden al sector más industrializado de la minería y metalúrgica, su aumento en todo el período se debe al desarrollo de la industria de bienes de capital e intermedios, impulsado entre otras cosas por la necesidad de repuestos y piezas para ferrocarril.

En cuanto a la quinta categoría (artesanía e industria) el total de la población económicamente activa sube visiblemente en los primeros cinco años pero decae en el siguiente deca-

nio. Las explicaciones en torno a este fenómeno se relacionan con dos elementos:

- 1) La mecanización, en el sector de industrias de transformación, desembocó en el desempleo de muchos artesanos, insuficientemente compensado por la lenta expansión de empleos industriales de tipo fabril;
- 2) La disminución progresiva del ritmo de construcción de vías férreas que impuso la merma de trabajadores ferrocarrileros.

En lo que respecta a los empleados en el sector de servicios que comprende de la categoría VI a X, se puede afirmar que este sector sufre una baja paulatina en los quince años estudiados ocurriendo una merma de 1.4% en relación con la población económicamente activa nacional.

Uno de los factores que influyen en esta disminución es precisamente el desplazamiento de sistemas primitivos de transporte animal que ocupaban una gran cantidad de personas debido a la expansión ferrocarrilera.

El trabajo intelectual registra un aumento moderado, lo cual significa una gran dependencia del país respecto a técnicos especializados extranjeros ya que, debido al crecimiento económico de la época se incrementa la demanda de personal altamente calificado.

En la octava categoría (Empleados de establecimientos -

privados) se nota una baja considerable en el primer quinteto y una gran expansión en los dos segundos: se tiene un primer momento en que se opera una racionalización de la gestión de las empresas con el consiguiente efecto de la reducción del personal y un segundo momento en el que, el crecimiento empresarial demanda una serie de ocupaciones burócratas más especializadas. (5).

El anterior estudio socioprofesional proporciona un primer paso hacia la construcción de un panorama sobre la estructura económica y social durante el porfiriato, puesto que nos dá, de manera limitada una visión general de las clases y grupos sociales dentro del proceso de producción y reproducción de la estructura socioeconómica mexicana durante la época estudiada.

Por otro lado, pensamos que si se intentara una clasificación sobre las clases sociales basada generalmente en criterios como propiedad o no de los medios de producción, a pesar de ello, creemos que es inevitable hablar de tópicos no directamente económicos, es decir, sociales, culturales, políticos, ideológicos, etc., que nos ayudarán a entender y definir una clase social determinada: la de los obreros ferrocarrileros, en nuestro caso. Estos elementos, por otro lado, al depender de la base económica, pueden ser planteados claramente en la medida en que se analizan las relaciones de producción.

Ante tal requerimiento se hace indispensable tener una -

visión general sobre las relaciones de producción existentes - en la época histórica de nuestro período de estudio, a nivel nacional. En este sentido, creemos que es durante el lapso llamado "porfiriato" cuando la transición al capitalismo de México logra su manifestación más clara.

A pesar de ello, con el cambio a sistemas más dinámicos de producción, se adquiere un tipo de desarrollo que permite el mantenimiento de relaciones de producción de tipo precapitalista, las cuales conviven con las nuevas formas. Así, el capitalismo se caracterizó, en aquella época, por la refuncionalización de las relaciones arcaicas de trabajo basándose para ello en sus lineamientos de acumulación.

De esta forma, por ejemplo, la agricultura, que representaba el sector menos desarrollado en el conjunto de la economía mexicana en el porfirismo, cuenta con una cantidad considerable de patrones no típicamente capitalistas, estando esto manifestado en formas que van desde la esclavitud hasta la relación salarial típica, pasando por las diversas formas de peonaje.

En el sector de industrias de transformación, la destrucción de las artesanías con el correlativo desarrollo del trabajo fabril significó también un gran paso en la configuración del capitalismo, pero sin embargo, también aquí se manifiestan rasgos arcaicos.

Es así como, a partir de la estructura socioprofesional

de la época estudiada es posible construir, en base a los criterios de propiedad o no de los medios de producción el siguiente cuadro que representa una panorámica general sobre las clases sociales durante el porfiriato.

TRABAJADORES A NIVEL NACIONAL 1895 1900 1910

1.- CLASES DOMINANTES Y ESTRATOS MEDIOS.

A.- Poseedores de medios de producción.

-propietarios rurales	304 268	609 101	475 545
-propietarios no agrícolas y empresarios	214 892	224 269	262 557
	<u>519 160</u>	<u>833 370</u>	<u>738 102</u>
	(10.35%)	(15.35%)	(13.20%)

B.- No poseedores de medios de producción

-Trabajo intelectual	26 208	30 194	39 860
-Estado y Clero	34 241	32 922	36 701
-Empleados de establecimientos particulares	93 502	46 735	89 882
-Trabajadores en comunicaciones	1 767	1 838	2 916
-Servicios personales (no domésticos)	62 954	81 391	77 196
-Entretenimiento	15 106	16 786	16 351
	<u>233 778</u>	<u>209 866</u>	<u>262 906</u>
	(4.66%)	(3.86%)	(4.70%)

2.-CLASES Y GRUPOS POPULARES

-Trabajadores agrícolas	2 625 234	2 563 101	3 122 956
-Trabajadores de minas	89 337	105 824	101 290
-Trabajadores del comercio	17 139	47 157	41 533
-Artesanos	777 358	939 320	873 436
-Obreros industriales	45 806	42 344	41 533
-Trabajadores de Transportes	76 943	57 161	51 413
-Tropa	30 948	35 281	32 318
-Criados domésticos	276 456	232 008	240 752
-Otros: profesión desconocida	325 399	314 798	68 279
	<u>4 264 620</u>	<u>4 386 994</u>	<u>4 590 815</u>
	(84.99%)	(80.79%)	(82.10%)

FUENTE: GONZALEZ HERMOSILLO A.F., "Estructura y movimientos sociales" en CARDOSO C.F.S. (Coord.), México en el siglo XIX. Historia Económica y de la Estructura Social., Nueva Imagen., México 1980., p. 487.

De este modo, la estructura social de México durante el período porfirista se caracterizó por tener un sector reducido de propietarios y un gran porcentaje del grupo "no poseedor" - de medios de producción; hecho del que se puede deducir que la política modernizadora de la época no determina el cambio dinámico mas que en una parte pequeña de propietarios que se interesan en ella, y además, están capacitados para hacerlo.

Es así como, la naciente burguesía industrial, comercial, bancaria y agraria comenzó a disfrutar de los beneficios introducidos por el nuevo e incipiente sistema a costa de la clase no poseedora de medios de producción.

Los obreros ferrocarrileros, en tanto miembros de ésta - última, sufrieron las consecuencias de ese proceso de configuración del capitalismo en México, lo cual se manifiesta de modo más claro al ver sus condiciones de vida y trabajo.

4.1 LOS TRABAJADORES EN LOS FERROCARRILES.

Si retomamos el objetivo del presente capítulo, consiste en describir la composición de la clase obrera ferrocarrilera de Aguascalientes y, como ya hemos afirmado anteriormente pensamos, que para describir la composición de una clase social - es importante considerar toda una serie de elementos que, aunque derivados del aspecto económico (pero no por ello restándoles la importancia que merecen), en su conjunción constituyen los elementos componentes del grupo social que nos ocupamos.

Es así, que para poder comprender la composición de la -
clase obrera ferrocarrilera de Aguascalientes es importante -
describir el agrupamiento de los obreros por categorías de -
acuerdo al oficio desempeñado en la Empresa; los diferentes ni
veles dentro de cada categoría y departamento y los salarios -
recibidos en el desempeño de sus labores, por un lado, y por -
otro, es necesario considerar las condiciones de trabajo, las
prestaciones que tenían los trabajadores, la situación higiéni
ca del entorno del trabajo, horas de jornada, etc.

Pensamos, por otro lado que un elemento muy importante -
para caracterizar a la clase obrera ferroviaria consistiría -
precisamente en realizar un análisis comparativo en cuanto a -
condiciones de trabajo y vida de otros grupos obreros de la -
época, en relación con los obreros ferroviarios pero, sin em-
bargo, carecemos de la información necesaria para llevar a ca-
bo este análisis, razón por la cual me limito solamente a des-
cribir las condiciones de trabajo de los obreros ferroviarios
de Aguascalientes.

En cuanto a limitaciones en el desarrollo de este capítu
lo, sobre todo a nivel de fuentes, podemos decir que aquéllas
podrán verse a dos respectos: los datos obtenidos no abarcan -
todo el período estudiado, sino que están restringidos al lap-
so 1900-1907, con escasa referencia a algún otro año dentro de
la época que elegí. Además, la información que en este punto -
manejé se refiere, en su mayor parte a la Compañía del Ferroca

rril Central Mexicano, pero pienso que es válido utilizarla -
al referirnos al espacio concreto de Aguascalientes.

Dicho esto, vemos que la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano estaba organizada en diferentes departamentos:

- 1) Empleados superiores;
- 2) Departamento de Ingenieros;
- 3) Empleados en los Trenes;
- 4) Telégrafos;
- 5) Agencias Aduanales;
- 6) Equipo Flotante;
- 7) Departamento de vía;
- 8) Departamento de Puentes y Edificios;
- 9) Departamento de Materiales;
- 10) Departamento de Fuerza Motriz;
- 11) Servicio de Agua;
- 12) Maquinistas. (6).

En cada uno de esos rubros se agrupaba a los obreros y empleados según el tipo de actividad desempeñada, lo que dá - información sobre las diferentes categorías de ferrocarrile- -
ros.

El departamento de empleados superiores agrupaba:

- 1.- Empleados superiores y jefes de departamento;
- 2.- Ayudantes de jefe de departamento;
- 3.- Dependientes de las oficinas generales;
- 4.- Mozos y mensajeros.

Al departamento de Ingenieros acudfan:

- 1) Ingenieros y dibujantes;
- 2) Dependientes;
- 3) Jornaleros;
- 4) Mecánicos;
- 5) Superintendentes;
- 6) Empleados en las oficinas del superintendente;
- 7) Jefes de estación;
- 8) Empleados en las estaciones;
- 9) Mozos;
- 10) Jornaleros y veladores;
- 11) Empleados en los patios;
- 12) Cambiavfas.

Las categorías de los empleados en los trenes eran:

- 1) Conductores de pasajeros;
- 2) Conductores de carga;
- 3) Garroteros de pasajeros;
- 4) Garroteros de carga.

En el departamento de Telégrafos se encontraban:

- 1) Superintendente;
- 2) Dependientes;
- 3) Cabos;
- 4) Celadores.

Las Agencias Aduanales contaban con:

- 1) Agentes;
- 2) Empleados.

El departamento de equipo flotante incluía:

- 1) Capitanes;
- 2) Maquinistas;
- 3) Tripulación;
- 4) Trabajadores en Tampico. Negros de Inagua.

Las categorías de los empleados en el departamento de vía eran:

- 1) Maestros de camino;
- 2) Ayudantes de maestros de camino y dependientes;
- 3) Cabos;
- 4) Peones, jornaleros y veladores.

Al departamento de materiales acudían:

- 1) Agentes de materiales;
- 2) Dependientes.

La agrupación de los obreros en el departamento de fuerza motriz era:

- 1) Superintendente ayudante;
- 2) Jefe de construcción de carrós;
- 3) Maestros mecánicos;

- 4) Jefes de talleres;
- 5) Aseadores, engrasadores y aprendices;
- 6) Mecánicos;
- 7) Jornaleros;
- 8) Dependientes;
- 9) Mozos.

El servicio de agua comprendía:

- 1) Reparadores de bombas;
- 2) Bomberos;
- 3) Jornaleros;

El departamento de maquinistas estaba constituido por:

- 1) Maquinistas de locomotora;
- 2) Fogoneros de locomotora;
- 3) Recibidores de máquinas;
- 4) Pasadores de combustible en las máquinas.

Por otro lado, dentro de una misma categoría de empleados las clases eran diferentes: primera, segunda y tercera. Estas relaciones pueden verse en el anexo No. 3 que nos proporciona una idea de la magnitud de la empresa del Ferrocarril Central Mexicano y de su crecimiento continuo, puesto que la Empresa continuó desarrollándose a pasos acelerados y ya para 1907 contaba con varios departamentos nuevos: de auditores de trenes, que agrupaba: auditores de trenes, taquígrafos y dependientes; el departamento de combustible, con leñeros, carbone-

ros, contratistas y jornaleros, la oficina del tomador de tiempo en Tampico, con el propio tomador de tiempo y sus dependientes; el contador de materiales, con dependientes y otros empleados; el departamento de dragas, que incluía maquinistas, fogoneros y operarios; y, por último, el departamento de "carro de grúa" que ocupaba maquinistas, fogoneros y operarios (7).

De acuerdo a lo anterior, podemos construir un cuadro en el que se toma en cuenta los diferentes departamentos y su relación con el número de empleados y obreros de la Compañía Ferroviaria.

NUMERO DE TRABAJADORES DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO POR DEPARTAMENTO

1900 - 1907

INGENIEROS	2 927	3 025	2 888	2 990	2 077	1 778	1 615	2 522	19,822	2,477.75	15.95
DE VIA	3 347	3 182	5 258	3 964	4 824	4 751	5 738	4 184	35,298	4,406	28.37
P. Y EDIF.	1 424	1 704	1 850	1 185	982	861	976	1 239	10,221	1,277.62	8.22
PZA. MOTRIZ	2 073	2 708	3 613	5 184	4 241	4 490	5 363	6 644	34,316	4,289.50	27.62
MAQUINISTAS	625	793	1 193	1 185	1 040	1 095	1 115	1 154	8,900	1,112.50	7.16

EMPL. SUP.	232	253	380	456	478	434	505	400	3,130	392.25	2.52
EMPL. TRENES	633	719	895	1 073	1 040	795	1 259	1 071	7,485	935.62	6.02
EZ. FLOTANTE	23	319	403	577	494	265	404	351	2,836	354.50	2.28
MATERIALES	-	367	528	-	698	279	267	312	2,451	306.37	1.97

TELEGRAFOS	11	13	15	30	16	20	19	21	145	18.12	0.11
AG. ADUAN.	53	53	56	48	45	49	52	50	406	50.75	0.32

TOTAL 11 348 13 136 17 079 16 595 15 935 14 817 17 364 17 914

PUETE: Informes anuales de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano., México., 1900-1907.

Analizando este cuadro podemos ver que el departamento - que agrupaba el mayor número de trabajadores en los años consi- derados era el Departamento de Vía con el 28.37% del total de trabajadores de la Compañía y una media aritmética de 4 406 - operarios; a éste le seguía el Departamento de Fuerza Motriz - (27.62%) y con una media de 4 289.50 trabajadores; el tercer - lugar lo ocupaba el Departamento de Ingenieros con el 15.95% y una media de 2 477.75; seguido del Departamento de Puentes y Edificios (8.22%), que llegó a agrupar una media de 1 277.62 - trabajadores durante el período estudiado; el Departamento de Maquinistas agrupaba el 7.16% del total con una medida aritmé- tica de 1 112.50 operarios y al cual seguía el Departamento de Empleados en los Trenes (6.02%), al cual correspondía una me- dia de 935.62 trabajadores; seguía a este departamento el de Em- pleados Superiores (2.52%) con su media respectiva de 392.25; el Equipo Flotante (2.28%) y una media de 354.50 y el Departamento de Materiales con el 1.97% del total de trabajadores fe- rroviarios correspondiente a una media aritmética de 306.37; - finalmente, entre los departamentos que agrupaban la menor pro- porción de personal se encontraban las Agencias Aduanales - - (0.32%) y Telégrafos (0.11%) cuyas medias corresponden al - - 50.75 y 1 812 respectivamente.

Así, podemos ver que la Empresa ferroviaria agrupaba en su seno una gran cantidad de trabajadores distribuidos en los diferentes departamentos de acuerdo a las necesidades de la -

misma. De esta manera, si consideramos la relación de los diferentes departamentos con el número de trabajadores que agrupaban podemos constatar la existencia de cinco departamentos en los cuales laboraban más de mil operarios (de Ingenieros, de Vía, de Puentes y Edificios, de Fuerza Motriz y Maquinistas); cuatro que agrupaban más de 100 personas: empleados superiores, empleados en los trenes, equipo Flotante y el Departamento de Materiales; finalmente, había dos departamentos en los cuales laboraban menos de 100 operarios: telégrafos y las agencias aduanales.

Por otro lado, si consideramos los diferentes años en relación con la cantidad de trabajadores del Ferrocarril Central Mexicano, podemos ver que los años en que la empresa agrupó el mayor número de trabajadores fueron en 1906 y 1907 contándose con 17 948 y 17 364 operarios respectivamente. En seguida se encuentran los años de 1902, 1903, 1904 y 1905 con 17 054; 16 595; 15 935 y 14 817 trabajadores respectivamente; finalmente, se encuentran los años de 1900 y 1901 que agrupaban la menor cantidad de trabajadores durante la época estudiada.

Estas relaciones nos indican que la Empresa del Ferrocarril Central Mexicano agrupaba una gran cantidad de personas en su interior lo cual nos puede dar una idea sobre la magnitud y la importancia que tuvieron los ferrocarriles en la época estudiada.

No es sino hasta 1922 que volvemos a contar con información sobre el número de trabajadores ferroviarios, pero ahora en concreto, en Aguascalientes. Había 1 719 operarios y 224 jornaleros, proporción que se mantiene constante aún en 1924, variando sólo ligeramente en el rubro de operarios (8).

Otro de los elementos que consideramos de importancia para conocer la composición de la clase obrera ferroviaria de Aguascalientes es, a nuestro juicio, los salarios que recibían los obreros en el desempeño de sus actividades laborales.

Sobre este punto sostenemos en principio, que los salarios que recibían los trabajadores de la compañía ferroviaria hasta el año de la nacionalización en 1907, estaban inequitivamente distribuidos de acuerdo con los departamentos y las actividades desempeñadas en ellos.

Para conocer esta información hemos construido el cuadro que se presenta a continuación y que plantea la relación entre salarios, años y número de obreros.

Para construir el presente cuadro, y en vista de que los datos que podríamos manejar eran bastantes por ser 8 el número de años de los cuales teníamos información (1900-1907) y tomando en consideración que las diferencias en cuanto a sueldos de los trabajadores ferroviarios no variaban considerablemente de un año a otro; elegimos para su análisis solamente los años pares.

En la construcción del presente cuadro se clasificó a los obreros y empleados de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano en dos grandes categorías, dependiendo del sueldo que recibían en el desempeño de su actividad laboral. Así, se agrupó a los trabajadores ferroviarios en: los que ganan más de \$100.00 al mes y los que recibían menos de \$100.00 al mes o tenían un sueldo diario.

Sobre este punto es importante señalar que aunque las fuentes consultadas nos informan que se podría crear otra categoría (sueldo diario), sin embargo vemos que algunos de estos trabajadores recibían mensualmente una cantidad de \$100.00 aproximadamente, razón por la cual se agrupa a los trabajadores ferroviarios solamente en las dos categorías anotadas; pero realizamos la distinción anotada líneas arriba puesto que pensamos que es significativo el hecho de que existiera una gran cantidad de obreros que recibían un sueldo diario, aunque creemos que esto se podría atribuir a las características propias del trabajo desempeñado por los trabajadores, es decir, podría tratarse de desempeñar un trabajo eventual.

Podemos ver que las categorías de empleados del Ferrocarril Central Mexicano que ganaban más de \$100.00 al mes eran, precisamente los empleados que ocupaban los más altos puestos dentro de la Empresa Ferroviaria.

Dentro de nuestra segunda categoría, se agrupaban aquellos obreros que, a pesar de tener un sueldo que se puede clasificar como "bueno", ocupaban puestos de segunda clase como: empleados, dependientes, etc., y aquellos que se dedicaban a la realización de las actividades más pesadas y peor remuneradas como peones, jornaleros, veladores, limpiadores, etc.

Relacionando estas categorías con el número de trabajadores que se agrupaban en las mismas observamos que, en nuestra segunda categoría se congregaba el mayor número de operarios (82.07%) y en la primera solamente se agrupaba el 17.94% del total de trabajadores de la Empresa, es decir, esta relación nos muestra que en su gran mayoría los trabajadores ferroviarios recibían un sueldo menor de \$100.00 al mes o se les remuneraba diariamente. La cantidad de obreros agrupados en esta categoría era, cuatro veces mayor que los agrupados en nuestra primera categoría quienes constituyeron durante todo nuestro período de estudio solamente 5 906 trabajadores, a diferencia de nuestra segunda categoría que llegó a agrupar un total de 27 101 operarios ferroviarios.

Respecto al número de obreros en relación con nuestras -

categorías, podemos ver que en la primera de ellas y en el curso de los años, dentro del período de nuestro estudio, se va incrementando el número de trabajadores, hasta llegar, en 1906 a agrupar 5 906 trabajadores, lo que representa el 17.94% del total de la población ferrocarrilera y cuyos sueldos variaban de \$100.00 a \$ 3 500.00 mensuales; la segunda categoría también aumentó considerablemente en relación con el número de personas que laboraban en ella, llegando a ocupar, el final de nuestro período un total de 27 101 trabajadores, lo cual representa el 82.07% del total. Los sueldos de este grupo de trabajadores fluctuaban entre los \$15.00 a los \$75.00 mensuales por un lado, y entre 50¢ y \$ 6.00 diarios, por el otro.

Estas relaciones pueden verse en el siguiente cuadro, el cual nos indica que efectivamente dentro de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano había una gran cantidad de trabajadores con un sueldo relativamente bajo y una proporción pequeña de trabajadores con un sueldo que variaba de \$100.00 a \$ 3 500.00 al mes.

SUELDO Y NUMERO DE TRABAJADORES DE LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

	1900 SUELDO	No. DE OBREROS	1902 100-6000	No. DE OBREROS	1904 100-2000	No. DE OBREROS	1906 100-2500	No. DE OBREROS	TOTAL	
S DE \$100.00 AL MES	\$100-2500	723	100-6000	1111	100-2000	2077	100-2500	2009	5926	17.94
OS DE \$100.00 AL -										
S Y SUELDO DIARIO	50¢-\$75	5056	50¢-\$75	6526	50¢-\$75	9406	50¢-\$75	6113	27101	82.07
TOTAL		5779		7637		11483		8122	33027	100.00

ENTE: SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS., Informes Anuales Presentados por la Empresa del Ferrocarril Central Mexicano., México., 1900-1907.

Por otro lado, es importante señalar aquí que carecemos de información sobre salarios de los trabajadores ferroviarios a partir de 1908, laguna que, por otra parte, sólo ha venido a ser llenada en 1917, fecha en que se llevó a cabo la Primera Convención de Obreros del Departamento Mecánico de los Ferrocarriles Constitucionalistas de México, realizada en la Capital de la República en Febrero y Marzo de 1917. Aunque el objetivo de la reunión no fue el tratar la cuestión de sueldo para lograr un incremento, sin embargo, dicha reunión se realizó con el fin de unificar los salarios en toda la Empresa, junto con los títulos de los puestos, de acuerdo a esto, una de las conclusiones de las citadas reuniones fue el establecimiento de tarifas por este concepto (9).

Nuevamente carecemos de datos referentes a los años de 1918 a 1921, pero los salarios de los ferrocarriles de Aguascalientes, en 1922 pueden verse en el cuadro No. 31 en el anexo No. 3. Cabe anotar que estas tarifas se mantuvieron constantes hasta 1924.

Otro de los factores que, pensamos influyeron de una manera determinante en la constitución y conformación del movimiento obrero ferrocarrilero de Aguascalientes es lo que comúnmente se denomina como "procedencia de clase".

Puesto que, como ya habíamos anotado en otra parte de es

te mismo trabajo, aunque los grupos sociales se encuentran - constituidos y delineados como una clase, no son sin embargo, homogéneos puesto que no es la identidad de la función la que agrupa, sino el conflicto y las necesidades que engendra. Así, puesto que la clase obrera no representa un todo homogéneo, - contiene diversas capas que actúan a veces de manera diferente y no siempre de acuerdo al interés del resto de la clase. Esta situación es, en nuestra opinión atribuible a la procedencia - de clase social de los diferentes grupos obreros.

Pensamos, que sería interesante analizar la procedencia de clase de los diferentes grupos obreros ferrocarrileros de - Aguascalientes, pero sin embargo, carecemos de la información necesaria y además, que pensamos que un estudio de este tipo - rebasaría los objetivos del presente trabajo, razón por la - cual, planteamos este punto como tema de estudio para un trabajo posterior.

4.2 CONDICIONES DE TRABAJO EN LOS FERROCARRILES DE AGUASCALIENTES.

En cuanto a condiciones de trabajo en los ferrocarriles, hemos encontrado como constante que en las primeras décadas de nuestro siglo, se discriminaba grandemente a la mayoría de los trabajadores mexicanos, relegándolos a los oficios más serviles, insalubres, pesados y mal remunerados. Correlativamente, los - norteamericanos, junto a una minoría de mexicanos privilegia-- dos, ocupaban los puestos organizativos y administrativos.

Como ejemplo de ello "El Fandango", un seminario local - señalaba lo siguiente en julio de 1896.

"En Estados Unidos los maquinistas, garroteros y fogoneros, que son los más expuestos al sacrificio, - están asegurados por grandes cantidades en las compañías de seguros y las compañías ferrocarrileras - pagan las cuotas como una adición a los sueldos. - Los garroteros ganan cuatro pesos diarios, mientras que a los mexicanos ni se les asegura y el sueldo - es un peso a diez reales al día (10).

La misma fuente atribuye esta situación a que, si bien - las compañías extranjeras vinieron a ser parte importante en - el desarrollo del país, también es innegable que introdujeron grandes desigualdades entre los obreros y empleados ferrocarrileros, en nuestro caso. Resalta además la posición que según - la nacionalidad, ocupaban estos trabajadores:

En los contratos celebrados por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, con las Compañías ferrocarrileras, se han registrado como obligaciones de las compañías ocupar en sus empleos brazos mexicanos; no han tenido éstas su verificativo sino en tan limitada parte, que los mexicanos se ocupan en empleos degradantes que nada honran a México (11).

Era precisamente la situación privilegiada de los empleados y obreros norteamericanos lo que les permitía cometer abusos y arbitrariedades como la siguiente:

Se dice que un alto empleado (tressier) es dueño del hotel situado en las inmediaciones de la estación y que buen cuidado tiene de agenciarse huéspedes entre los operarios que por su mediación trabajan y a quienes designan un alto sueldo para que puedan sufragar la tarifa hotelera (...). El número de huéspedes ha disminuído y el empleado propietario trajo unos treinta o cuarenta operarios de la frontera norte del país, operarios dizque útiles y de saber, cuando aquí sobran. Tal contingente será hospedado en su mayoría en el hotel del alto empleado quien además, obliga la compra entre los operarios de baratijas o desperdicios del mismo hotel. Ha de suponerse que estas combinaciones son hasta cierto punto autorizadas por el jefe superior de los talleres (12).

Según se manifiesta en el siguiente párrafo, esta situación en la que los ferrocarrileros norteamericanos abusaban de los mexicanos parecía no tener fin, puesto que los pocos puestos ocupados por éstos, podían ser ocupados por parientes y amigos de los primeros en el momento en que ellos así lo dispusieran:

Los principales jefes ferrocarrileros son: Mr. J.J. Waters, superintendentes de maquinaria, en nombre de cuyo César se hace todo, aunque no con el cerebro del César, enteramente dominado por su primer ministro y pariente, según se dice, este caballero, según do en la lista, llámase Mr. Buchanan. El primer acto de este gran ministro fue dejar sin empleo a J. H. O'Brien, el "Mastercar Builder", nombrándose para sustituirlo a Mr. Tessier, cuñado de Mr. Buchanan.

Tessier tiene dos parientes suyos bajo sus órdenes; el grado exacto de parentesco no lo sabemos, pero lo cierto es que dos viejos empleados fueron despedidos en provecho de los nuevos. Otro pariente de apellido Schutz ha sido nombrado Inspector de Talleres, por supuesto, todo en bien del servicio. Pero la más grande injusticia ha sido la relegación de un empleado a un puesto inferior con el fin de nombrar para ese cargo de "división Storekeeper" a Mr. Hollub, sobrino de Mr. Tessier y Mr. Buchanan. El probo empleado es el Sr. A. G. García, el cual cuenta con veinte años de servicio en el mismo departamento. En resumen, la situación para un empleado en el Departamento de Mecánicos es la siguiente: si él ocupa un empleo superior, le es imposible mantener su autoridad sobre la parentela de los jefes, lo cual es mortificante para el que tiene delicadeza y conciencia de su deber si él ocupa una posición inferior, no puede quejarse de algún abuso porque la queja irá de pariente a pariente y todos sabemos que la sangre es más pesada que el agua" (13).

Otro tipo de abusos por parte de los norteamericanos en los Talleres de Aguascalientes consistía en hacer responsables a los obreros mexicanos sobre el desgaste o descompostura que sufrieran las herramientas de trabajo:

Nos informan que el maestro americano del departamento de paileros, apellidado Delpho, hace poco introdujo la pésima y por demás injusta costumbre de cobrar a los operarios toda la herramienta que se destruye en el trabajo, el que se niegue a cumplir su atentadora disposición, es destituido en el acto (14).

En una ocasión uno de los jefes llegó incluso a golpear al encargado del funcionamiento de un motor, empleado mexicano, por supuesto, a causa de la descompostura del aparato (15).

Por otro lado, y como consecuencia de esta situación, se cometieron algunos robos entre los mismos operarios en su intento de recuperar los materiales desgastados o perdidos en el desempeño de su actividad productora. Para limitar ésto, las autoridades administrativas de los Talleres pensaron en poner una especie de policía en los excusados, pero los mismos operarios sugirieron que dicha vigilancia fuera diseminada por los diversos departamentos. Esta solución fue infructuosa, puesto que la situación prevaleció (16).

También los salarios eran un renglón de abusos norteamericanos. En 1908, los empleados ferrocarrileros se quejaron de que hacía algún tiempo no se les remuneraba su trabajo el día primero del mes, sino que sufría un retraso de tres a cinco días. Achacaban la situación a la negligencia de los encargados de enviar las nóminas a tiempo. A raíz de esto, los ferrocarrileros crearon una plegaria muy original:

Padre nuestro que están en México, Samuel Felton es tu nombre; tu manera de obrar no es buena; nuestro trabajo está hecho y necesitamos que nos pagues. Dá nos hoy nuestra mensualidad puesto que necesitamos pagar nuestras deudas. No nos dejes caer en la bancarrota, líbranos de deudores y tuyo será el reino, tuyo el poder y la gloria para siempre. Amen (17).

Para recoger su sueldo, se imponía a los trabajadores al algún requisito, como el presentar una tarjeta. Con ello, no se disminuía el que los mismos obreros cobraran doble o triple sueldo para entregárselo a sus superiores (18).

La inseguridad en el trabajo era otro aspecto de las condiciones laborales en los ferrocarriles locales. Así, por ejemplo, en julio de 1908 se despidió a cerca de doscientos operarios de la Maestranza. El mecanismo empleado para ello fue el de efectuar una rebaja del 25% del sueldo de los individuos a quienes se quería despedir, resultando de ello, obviamente, que éstos dieran las gracias quedando, de la noche a la mañana, sin empleo (19).

Ante situaciones como ésta a los operarios que continuaban laborando en la Empresa se les obligaba a cubrir horas extras y además, ni se les remuneraba, ni recibían aumento de sueldo por ese servicio prestado. (20).

En cuanto al sistema de escalafón, la situación para variar, era "racista". Este se realizaba mediante un exámen que evaluaba un jurado norteamericano que, si es que, aprobándolo, lograba ascender uno en el puesto. El siguiente caso ejemplifica lo anterior:

El fogonero Manuel Torres (...), después de una y mil trabas que se le oponían, logró sustentar su primer examen, siendo aprobado y enviado a trabajar como ma-

quinista a la División de Cárdenas donde, con el pretexto de ser otra división, se le desconocieron los certificados que llevó a ésta y se le sujetó a un nuevo exámen, el cual sustentó también satisfactoriamente; mas no teniendo otro pretexto que poner, lo tuvieron mes y medio reconociendo el camino. Fas tidiado y agotados sus recursos (porque estos reconocimientos los hace el solicitante a sus expensas) recurrió al jefe inmediato diciéndole que ya tenía reconocido el camino y deseaba trabajo como se lo habían prometido, a lo que se le contestó que no había vacantes y que esperara la oportunidad.

Regresó a éste en donde encontrósé con la nueva disposición de exámenes por jurado. Al cual se sujetó en unión de otro fogonero (...). Los sinodales del jurado tuvieron que darle su aprobación sin haber terminado el examen por reconocerse insuficientes para continuarlo (..) A Juan Arriaga (el otro sustentante), lo han dejado de fogonero y a Manuel Torres lo traen recorriendo el camino, camino que ha reconocido consecutivamente durante doce años (21).

Notamos una relación entre las consecuencias que el Ferrocarril vino a provocar en Aguascalientes y las condiciones de trabajo en este lugar: como la gente no estaba acostumbrada a desempeñar el tipo de labores por ellos requeridos, sus manos inexpertas fueron una gran causa de accidentes. Como ya anotábamos la Empresa ferroviaria contaba con un hospital para este tipo de menesteres.

Algunas veces dicha atención, empero, no era proporciona

da con la presión requerida, situación que se vio agudizada del conflicto armado de 1910 y su gran relación con la actividad ferroviaria. Este hecho motivó a Venustiano Carranza, Jefe del Ejecutivo de la Nación hacia 1914, decretar que cuando los ferrocarrileros fuesen heridos en accidentes ocurridos en el servicio de vías y en sus declaraciones del enfermo no apareciera implicada alguna otra persona, fuera áquel atendido a la brevedad posible, sin diligencia judicial de por medio (22).

Otra de las prestaciones con las que los trabajadores ferrocarrileros contaban, aunque la compartieran con el resto de los obreros industriales de la época, era la disposición de la Junta Superior de Salubridad que dictaminaba las condiciones higiénicas que debían de tener las fábricas y la maquinaria industriales (23).

Dicha disposición dividía en tres grupos a las máquinas industriales: 1) las productoras de explosivos o que utilicen como materia prima estos productos; 2) las que producen gases deletéreos, como sulfuros, arsenicales, etc. y 3) las que producen gases deletéros pero que pueden ser purificados con procedimientos especiales. Pensamos que los Talleres del Ferrocarril pueden ser clasificados dentro de éste último rubro, debido a que los requerimientos higiénicos para estas fábricas, según la Junta de Salubridad eran: el poder estar ubicados dentro de la misma ciudad pero, procurando que, en cuanto al aire

en el lugar de trabajo, la combustión fuera lo más perfecta posible; que el suelo permeable; que las aguas utilizadas estuvieran en condiciones buenas en cuanto a pureza con lo que, correlativamente, se impedía el estancamiento de las mismas y, finalmente, debían cubrir cierto nivel de amplitud, luz y ventilación.

En el rubro de distracción que la Empresa ferroviaria proporcionaba a sus trabajadores, encontramos que en 1921 el Gobierno del Estado, con el objeto de "mejorar la clase obrera aguascalentense", solicitó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y la Dirección de los Ferrocarriles Nacionales de México, los materiales necesarios para la construcción de un Tívoli Obrero en la Estación de los Ferrocarriles. Esta obra fue inaugurada el primero de mayo de 1922, por medio de un contrato con una empresa particular. En julio del mismo año, fue abierto un local dedicado a la cultura física de los obreros, quedando pendiente para su aprobación el presupuesto por parte de la Dirección de Ferrocarriles, la construcción de unos baños y una biblioteca dependientes del mismo Tívoli, así como las ampliaciones del campo de juego de Base-Ball, por un nuevo contrato con la Unión de Obreros de los Ferrocarriles.

La finalidad de la construcción de estos centros, según fue expuesta por el Gobernador Estatal, Rafael Arellano Valle, la de alejar a los obreros de los "centros de vicio" (24).

Por cuanto se refiere à reglamentación salarial, tenemos conocimiento de que en 1916, el General Martín Triana, Gobernador y Comandante Militar del Estado, reglamenta las disposiciones relativas a la redistribución del ingreso en beneficio de los obreros aguascalentenses. Los factores que según el mismo Triana llevaron a este hecho fueron expresados como sigue:

1) La reducción de los obreros a la situación de dependencia, debida a los medios de producción se han convertido en monopolio de los capitalistas, quienes han impuesto una verdadera servidumbre al proletariado, reduciendo a voluntad sus salarios e impidiendo con sus procedimientos que cada quien reciba el precio integral por su trabajo; 2) Debido a que la Cuestión de los salarios se encuentra regida por las leyes inmutables de la oferta y la demanda, dadas las condiciones en que se encuentra la sociedad se hace necesaria la ingerencia del poder público que fije en favor del obrero un salario real mínimo que le permita tener lo indispensable para su subsistencia; 3) que los niños y jóvenes en edad escolar no deben dedicarse a trabajo en detrimento del deber que tienen de recibir instrucción.

Triana anota una serie de puntos tales como: los obreros mayores de 16 años deberán percibir como mínimo SESENTA CENTAVOS DIARIOS, y los obreros mineros, UN PESO CINCUENTA CENTAVOS, por el mismo concepto. El trabajo de menores entre 9 y 12 años deberá estar sujeto a las posibilidades de éstos y permitirles asistir a la escuela; el mínimo de tiempo para la labor diaria del obrero será de 9 horas disponiéndose de dos períodos de

descanso no menores de una hora cada uso para tomar sus alimentos; debiendo intercalarse dicho lapso entre las horas de trabajo sin descontarse de ellas; los jornales será pagados precisamente en moneda en curso corriente quedando prohibido a los dueños o encargados de las negociaciones vender sus mercancías a plazo a los obreros, pudiendo libremente hacerles préstamos sin rédito alguno; no podrán ser embargados los jornales de los obreros ni en las proporciones que establece el Código de Procedimientos Civiles, cuanto el importe de aquellas sea menor de DOS PESOS CINCUENTA CENTAVOS, salvo en el caso de que el demandante sea otro obrero; el pago de jornales correspondientes a los obreros se hará, cuando más tarde, semanalmente; los propietarios de toda clase de negociaciones tienen la obligación de pagar sus jornales a los obreros durante el tiempo que éstos sufran de alguna enfermedad o accidente, ocasionado por el trabajo. Las indemnizaciones ocasionadas por el trabajo se sujetarán a las disposiciones que las leyes relativas establezcan; y los obreros se obligan a depositar un fondo de reserva que ha de constituirse en cada negociación, cuando menos de un 30% de lo que reciban semanariamente por su salario. Con este fondo de reserva se establecerá un servicio de protección mutualista entre los obreros que será reglamentado por las juntas correspondientes (25).

Aunque desconocemos los resultados en la práctica sobre esta reglamentación, la considero un avance positivo en cuanto se refiere a materia laboral en el Estado de Aguascalientes.

Otro tipo de prestaciones que tenían los obreros en el período que se estudia, era la facilidad de tener acceso a casas para su habitación. Las construcciones se hacían de acuerdo a un contrato, y el primero de ellos, de que tenemos noticia, se llevó a cabo en enero de 1909 que fue presentado como proyecto por el Ing. Manuel Chávez, a Alejandro Vázquez del Mercado. La empresa constructora era la llamada "Compañía constructora de habitaciones para obreros en Aguascalientes". El terreno destinado para el efecto estaba limitado por el norte, hasta el arrollo de los Arellanos, al sur por la Cañada, al poniente por las calles de Olivo y sus prolongaciones.

El segundo contrato a que se hace referencia, fue firmado en octubre de 1904, entre el gobernador Vázquez del Mercado y Carlos Meislhan.

Las construcciones de esta nueva colonia obrera vendrían a unirse con las edificadas como producto del contrato de 1910 (26).

El gobierno facilitaba las construcciones de estas viviendas condonando los impuestos a las constructoras durante diez años.

Para 1923, a propósito, la Unión de Mecánicos Mexicana formó una sociedad cooperativa para construir casas de acuerdo a las siguientes bases:

- 1) cada socio accionista aportará \$100.00 al inscribirse; 2) la sociedad se hará responsable en caso -

de defunción de aportar la cantidad faltante; 3) la propiedad que se adquiriera dentro de esta sociedad - no podrá ser enajenada ni vendida a persona extraña; 4) para valorizar las propiedades se tomará en consideración el valor de construcción y las mejoras - introducidas en caso de muerte o de retiro del socio, 5) todos los socios quedan sujetos a los artículos aprobados; 6) los socios que dejaren de pagar su acción perderán derechos; 7) las cuotas de abono serán iguales al valor de la renta; 8) los accionistas sólo tienen derecho a tener en propiedad una sola casa; 9) las casas, conforme se vayan terminando, se sortearán entre los accionistas.

Para la construcción de estas casas, la Unión de Mecánicos Mexicanos, la Sociedad Mutualista de Obreros, la Unión de Caldereros y Aprendices Mexicanos y otras instituciones similares, solicitaron al Congreso del Estado que les fuera cedido el terreno llamado "El Sillero", que anteriormente había sido cedido, a su vez, al Gobierno del Estado por parte de la ASARCO el 12 de marzo de 1908 (27).

El 12 de febrero de 1924, un grupo de sociedades obreras comunicaba al Gobierno Estatal la constitución de una Sociedad Cooperativa Ferrocarrilera S.C.L., siendo su finalidad "adquirir para todos sus componentes el terreno y edificación de su propio hogar". Para junio de 1924, la sociedad pide al gobernador la exención de impuestos por el traslado de dominio que causa la compra del terreno que desean y por concepto de contribuciones sobre construcción de fincas. El gobernador turna

la petición a la Cámara de Diputados, y es aprobada (28).

Así, es como podemos afirmar que realmente el Gobierno - apoyaba este tipo de iniciativa por parte de los obreros, cuyo apoyo era manifestado en exenciones de contribuciones y otras facilidades.

A raíz de la nacionalización mexicanización de los ferrocarriles, la Asociación de Maquinistas y Conductores Mexicanos logran el establecimiento de una escuela técnica para ferrocarrileros, en la cual los "jóvenes mexicanos que quieran dedicarse a empleados ferrocarrileros, puedan ahí hacer su aprendizaje" (29).

Es así, unos años después, se estableció en 1916, una escuela Industrial anexa a la Escuela Preparatoria y de Comercio. La educación en ellas impartida tenía por objeto proporcionar a los obreros y artesanos los conocimientos técnicos necesarios para el desempeño de sus labores y capacitarlos para alcanzar un alto grado de perfeccionamiento en la producción con lo cual, de esta manera, se vería beneficiada la inversión que las empresas realizaran al capacitar a sus obreros.

En la mencionada escuela, los estudios se organizaban en tres o cuatro años, dependiendo eso del ramo a estudiar. Los dos primeros eran continuación indispensable de la escuela primaria y se impartían en el edificio de la Escuela Preparatoria; los cursos prácticos, en cambio se efectuaban en los Talleres

del Ferrocarril y en la Fundición. Las especialidades impartidas eran: Mecánica, Electricidad, Calderero, Pailero, Fundidores, Forjadores, Carpinteros, Ebanistas, Tipógrafos y telegrafistas (30).

El establecimiento de esta escuela, a nuestro juicio, vino a beneficiar a los mismos obreros. Además, es interesante señalar que fue un logro obtenido por las organizaciones de trabajadores, que pretendían mejorar el nivel de vida de sus agremiados.

Es así como, de acuerdo a lo anterior y dadas las condiciones de trabajo de los obreros ferrocarrileros de Aguascalientes, que podemos afirmar que fueron éstas, sino los únicos, sí elementos importantes que coadyuvaron para la conformación y agudización de las contradicciones que tendrán su manifestación más clara en los movimientos de rebelión obrera.

NOTAS AL CAPITULO 4

- (1) BAGU S., Marx-Engels. Diez Conceptos en Proyección Histórica., Nuestro tiempo., México., 1975., pp. 100-133
- (2) MARX C., ENGELS F., La Ideología Alemana., Cultura Popular., México. 1978., pp. 60-61.
- (3) MARX C., Miseria de la Filosofía., Siglo XXI., México., 1975., p. 158
- (4) ENGELS F., "Carlos Marx" en MARX C., ENGELS F., Obras Escogidas., Progreso., Mscú., Tomo III., 1978., p. 86
- (5) GONZALEZ HERMOSILLO A.F., "Estructura y Movimientos Sociales" en CARDOSO C.F.S. (Coord.), México en el Siglo XIX. (1821-1910). Historia Económica y de la Estructura Social., Nueva Imagen., México., 1980 pp. 465-474.
- (6) SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS., Infórmes Anuales presentados por la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano., México., 1900-1907.
- (7) Idem., 1907.
- (8) A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 124., Exp. 249., Idem. Caja 164., Exp. 498., 1924.
- (9) Primera Convención de Obreros del Departamento Mecánico de los Ferrocarriles Constitucionalistas de México., México., Casa Metodista de Publicaciones., México., 1917., p. 85.
- (10) El Fandango., Aguascalientes., 12 de julio de 1896.
- (11) Idem., 23 de Agosto de 1896., pp. 2-3.
- (12) El Clarín., Aguascalientes., 30 de julio de 1910.
- (13) Idem., 31 de octubre de 1908., No. 14., p. 4.

- (14) La Voz de Aguascalientes., Aguascalientes., 29 de abril de 1910; Ver también: Idem., 14 de noviembere de 1908., p. 16.
- (15) El Clarfn., Aguascalientes., 14 de noviembre de 1908.
- (16) Idem., 16 de enero de 1909. Véase también: La Voz de - Aguascalientes., Aguascalientes., 15 de enero de 1909., No. 132.
- (17) El Clarfn., Aguascalientes., 5 de diciembre de 1908., - No. 26
- (18) La Voz de Aguascalientes., Aguascalientes., 16 de octubre de 1908.
- (19) Idem., 24 de enero de 1908., No. 81; Véase también: Idem. 30 de octubre de 1908., No. 121., ; Idem., 7 de febrero de 1908., No. 83., El Clarfn., Aguascalientes., 6 de agosto de 1910., No. 10.
- (20) El Clarfn., Aguascalientes., 16 de enero de 1909., No. - 25.
- (21) El Debate., Semanario Católico Independiente., Aguascalientes., 30 de marzo de 1910., p. 3.
- (22) El Fandango., Aguascalientes., julio de 1896., p. 4; Véase también: La Voz de Aguascalientes., Aguascalientes., 30 de octubre de 1908., No. 121., Idem., 12 de diciembre de 1907., No. 75.,; El Republicano., Periódico Oficial de Gobierno del Estado., Aguascalientes., 29 de marzo de 1914., No. 13., p. 6.
- (23) El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 11 de septiembre de 1904., No. 37. p. 1.
- (24) Idem., 2 de octubre de 1921., No. 40., Tomo IV., p. 6.,; Véase también: Idem., 24 de septiembre de 1922., No. 39 p. 6., Además; BERNAL SANCHEZ J., Apuntes Históricas, -

Geográficos y Estadísticos del Estado de Aguascalientes., A. E. Pedrosa Imprenta, 1a. edición., Aguascalientes., - 1928., p. 119.

- (25) El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 8 de febrero de 1916., pp. 4-8.,; Véase también: Idem., 24 de diciembre de 1916., No. 71., pp. 1-2., Idem., 19 de noviembre de 1916., No. 66., p. 5 Idem., 26 de noviembre de 1916., No. 67. pp. 1-2-
- (26) El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 13 de enero de 1901., Tomo XXXII., No. 21., pp. 1-2; Idem., 13 de noviembre de 1904., No. - XLVI., p. 5.,; Véase también "Informe de Gobierno" en Idem., 25 de septiembre de 1904.
- (27) A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 49., Exp. 515.,; Véase también: El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 4 de noviembre de - 1923., Tomo IX., No. 44., p. 10
- (28) A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 165., Exp. 534., 1924.,; Véase también: El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 22 de junio de 1924., Labor Libertaria., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 22 de abril de 1928 No. 17., p. 1.
- (29) El Clarín., Aguascalientes., 25 de septiembre de 1909., No. 61.
- (30) El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 5 de marzo de 1915., Tomo I., pp. 1-2.

CAPÍTULO 5

LAS ORGANIZACIONES OBRERAS

El objetivo de este capítulo consiste en conocer las principales formas de organización de los trabajadores ferrocarrileros de Aguascalientes.

Como premisa indispensable para lograr lo anterior creo que es importante conocer las diferentes organizaciones obreras que, durante la época estudiada, existían a nivel nacional, con el objeto de ubicar la relación que existía entre éstas y los obreros del ramo de transportes, y en concreto con los ferrocarrileros de Aguascalientes; las influencias recibidas por éstos. Por otro lado, conocer, las principales tácticas de lucha tanto de las unas como de las otras, los logros obtenidos por las diversas agrupaciones obreras, etc.

La evolución en el tiempo tanto ideológica como política de esas organizaciones nos permitirá visualizar las diferentes estrategias y tácticas usadas en la lucha reivindicativa y evaluar así, las limitaciones y alcances de aquéllas.

La importancia de esta parte del trabajo deriva del hecho de que el grupo de trabajadores objeto de nuestro estudio, destacó grandemente como grupo obrero debido a su combatividad y llegó a ocupar uno de los primeros lugares dentro de las organizaciones ferrocarrileras existentes a nivel Nacional. Esto -

se manifiesta, por un lado, al estudiar el Movimiento Obrero - Ferrocarrilero y por otro, al analizar y evaluar las diferentes reivindicaciones obtenidas mediante sus luchas.

5.1 FORMACION DE LAS PRIMERAS AGRUPACIONES.

El establecimiento de las primeras industrias en México, durante la segunda mitad del siglo XIX, tiene como una de sus consecuencias la formación de un incipiente proletariado industrial que comienza lentamente a organizarse, empezando de este modo a configurarse lo que posteriormente se denominará Movimiento Obrero.

Como Trejo Delabre, pienso que:

"La economía del país era esencialmente agrícola, pero el desarrollo del sector industrial era irreversible. Con la industria nace también la necesidad de reglamentar las relaciones entre trabajadores y patrones. En el contexto del principio del Estado Liberal, gendarme del capital con su total abstención de la intervención sobre las relaciones obrero patronales; cuando estaban prohibidas las huelgas, la jornada de trabajo era de más de 12 horas, no había asistencia médica ni garantía alguna para los obreros, etc.; surgen las sociedades mutualistas y cooperativistas, integradas por trabajadores que al asociarse buscaban obtener beneficios mutuos (1).

Es así, como el movimiento obrero mexicano se va constituyendo poco a poco, respondiendo a las necesidades impuestas

por el capital y de acuerdo con las vías mediante las cuales iba formándose el proletariado industrial del país, la velocidad de su conformación, el origen social de sus componentes, las características generales de la rama productiva en donde los trabajadores desempeñaban sus labores cotidianas, las condiciones geográficas en que se ubican los establecimientos industriales, el ambiente cultural y político en medio del cual surgen las organizaciones obreras. Estos y otros elementos ejercerán una influencia decisiva en la conducta política de las distintas organizaciones obreras del período estudiado.

Hasta donde sabemos, las primeras organizaciones surgidas en México fueron las siguientes: La Unión de Linotipistas Mexicanos, fundada el 21 de marzo de 1909; la Unión de Canteros Mexicanos, fundada el 1º de julio de 1911; la Confederación Tipográfica Mexicana, que luego cambió su nombre por el de Confederación Nacional de Artes Gráficas; Sindicato de Conductores de Carruajes (cocheros), fundado el 15 de mayo de 1911 y; la Gran Liga de Sastres, creada el 12 de enero de 1909 (2).

Arriba hemos anotado, cabe señalarlo, sólo las organizaciones a nivel nacional. Ciertamente desde la segunda mitad del siglo XIX tenemos noticia de la existencia de ligas, sociedades mutualistas, hermandades, etc., pero el alcance de ellas era solamente regional.

En 1912 surge lo que para Marjorie Ruth Clark es "La or-

ganización que de 1912 a 1918 fue el factor dominante del Movimiento Obrero Mexicano: la Casa del Obrero Mundial" (3). La fundación de la Casa, dice Clark, fue el culmen de una serie de reuniones y discusiones que un pequeño grupo de hombres convencidos de que los cambios sociales y económicos eran de gran y urgente importancia, tuvieron entre sí.

El nacimiento de la Casa, por otro lado, puede clasificarse de sui generis, pues al quedar constituida, se apartó de formulismos. Así, por ejemplo, no elaboró declaración de principios, no se estructuró como Federación de Sindicatos Obreros, no preparó sus estatutos y menos aún se declaró como Confederación Sindical a Nivel Nacional. Como dice Luis Araiza, "la Casa del Obrero nació hija de las circunstancias, porque no existió ningún acuerdo previo que proyectara la idea de fundarla, siendo ello la razón de que en sus primeros meses de vida, funcionara simple y sencillamente como Centro de Divulgación Doctrinaria de ideas avanzadas" (4).

En sus inicios la Casa tuvo influencia anarquista, anarco-sindicalista, sindicalista, comunista, cristiano-socialista y masónica. Y entre sus fundadores estaban algunos extranjeros, muchos de los cuales fueron expulsados del país a causa de sus ideas radicales. Entre ellos destaca Luis Moncaleano, Militar, anarquista de origen colombiano quien jugó un papel de primera importancia en la constitución de la Casa. Entre los fundadores mexicanos de la Casa se encuentran: Antonio Díaz Soto y Ga

ma, Celestino Gasca, Lázaro Gutiérrez de Lara, Manuel Sarabia, Pioquinto Roldán, Rafael Pérez Tylor y otros mas que después - llegarían a ser grandes figuras dentro del movimiento obrero - mexicano (5).

Debido a su influencia anarcosindicalista, la Casa predi- caba la huelga como medios de destruir el sistema capitalista.

Por su parte, la Casa, aunque inexperta en sus inicios, - fue la más radical de todas las organizaciones obreras existen- tes hasta esa época, puesto que la concepción de sus fundado- res refleja una conciencia de clase muy fuerte, demostrada en las diferentes armas con que contaban y aplicaban en su lucha contra el capital para obtener reivindicaciones para los obre- ros.

A propósito de esto, las principales tácticas de lucha - de los obreros adheridos a la Casa se encontraban: el Label, - el boycott, el sabotaje y la huelga. El primero de ellos, con- sistía en una etiqueta que se ponía a los productos de la in- dustria que tenía celebrados convenios colectivos con los tra- bajadores y daba a entender que el producto estaba garantizado por los trabajadores y que éstos deberían ser preferidos a los que no tenían dicha marca; el boycott tenía por objeto obligar al empresario a que reconociera, como justas y legítimas, las reclamaciones de los trabajadores de su establecimiento; el sa- botaje era, después de la huelga el arma más terrible del sin- dicato: significaba el quebrantamiento radical de un negocio -

mediante infinitas formas y combinaciones de formas; finalmente, el sindicato, ideológicamente, se dirigía a hacer la conciencia proletaria y la solidaridad de clase y consistía en iniciar a los trabajadores en el conocimiento de sus derechos individuales y colectivos (6).

El día 1º de mayo de 1913, los sindicatos pertenecientes a la Casa realizaron la primera manifestación importante efectuada en la ciudad de México, como conmemoración del sacrificio de los Mártires de Chicago (7). Además, se decide agregar a la Casa del Obrero la palabra "Mundial" y se adopta la bandera roja y negra como símbolo y emblema de lucha y aspiraciones de la "Casa del Obrero Mundial".

Es entonces cuando se inicia una de las primeras y más importantes batallas de la Casa: a pesar de que aquella manifestación se realizó en paz y el gobierno no emprendió ninguna acción contra ella, cuando unas semanas más tarde se convocó a una reunión de todos los sindicatos afiliados, el gobierno de Huerta la prohibió e imposibilitó que los agremiados se encontraran en otro lugar para reunirse. Para Clark, este fue el comienzo de "una política firme de represión en todas las actividades sindicales que culminó con el cierre de la Casa del Obrero Mundial a principios del año siguiente (1914)" (8). La Casa no volvió a ser abierta sino hasta que Huerta fue obligado a salir de la capital de la República y los constitucionalistas, bajo el mando de Carranza, ganaron su control, en agosto de 1914.

La acción de la Casa continúa en 1915, cuando ya se había dado el distanciamiento entre las fuerzas armadas de los caudillos principales: Villa y Zapata contra Carranza. Entonces un grupo de obreros expresa la importancia de tomar partido en la pugna: "(tenemos) la imprescindible obligación de puntualizar (nuestra) postura ante la división de los principales caudillos" y se convoca a una asamblea. En ella, se decide otorgar a Carranza y al constitucionalismo su apoyo, firmando el Acta de Santa Brígida o Pacto de la Casa del Obrero Mundial, mediante el cual se constituyen los llamados "Batallones Rojos" (9).

Ese pacto, firmado por Rafael Quintero, Carlos M. Rincón, Roberto Valdéz y Celestino Gasca, por la Casa; y el licenciado Zubarán en representación del Primer Magistrado de la Nación, contiene en sus cláusulas las normas por las que se regirían las relaciones entre los obreros y el gobierno Carrancista. Los primeros se comprometían a colaborar de modo efectivo y práctico por el triunfo de la causa de la Revolución, ya fuera para guarecer las poblaciones que estaban en poder del Gobierno Constitucionalista, ya para combatir la reacción, organizándose, de acuerdo con el Comandante Militar de la plaza; comprometiéndose a realizar una activa propaganda para ganar la simpatía de todos los obreros de la República hacia la Revolución Constitucionalista. Por su parte, el Gobierno se comprometía a expedir, durante la lucha, todas las leyes necesarias para cumplir con la resolución de mejorar la condición de vida de la -

clase obrera (10)

Es importante resaltar el giro efectuado por la Casa - puesto que a partir de la fecha en que se firmó el pacto arriba mencionado, "se esfuman y pierden del panorama obrero los - teóricos e intelectuales que habían venido sustentando conferencias en la Tribuna de la Casa. No así Díaz Soto y Gama y - Luis Méndez quines anticipándose, habían seleccionado la causa que llenaba sus aspiraciones, abandonando aquélla para sumarse al bando de su simpatía. Este hecho fue visto con respeto y ja más censurado por los luchadores de la Casa del Obrero Mundial" (11).

Es interesante señalar la manera en la que, desde aquel tiempo, la característica de las organizaciones sindicales mexicanas es la de terminar aniquilando sus ideas radicales, para asimilarse al sistema gubernamental. El ejemplo de la Casa, que finalmente se confundió con el carrancismo es, tal vez la primera muestra de ello.

De este modo, la Casa arriba al año de 1916 mostrando un éxito sorprendente: controlaba todas las sociedades, clubes y sindicatos de la capital y aún de muchos de los establecimientos del país; y además, cumplía con la parte del Pacto de los Batallones Rojos que le correspondía.

Esta situación, empero, no podía durar mucho tiempo:

"Don Venustiano que durante la ocupación de la Me--

trópoli por las fuerzas convencionalistas ha obrado a espaldas de los burgueses, prestando atención a los problemas sociales y económicos de mayor trascendencia, una vez que considera que ya es tiempo de poner en práctica procedimientos que colmen la ansiedad capitalista reduciendo a su mínima expresión las actividades de los hombres más rebeldes (...), trata de despertar el interés de las fuerzas reaccionarias negando, pública y efectivamente, elementos de acción de los verdaderos revolucionarios a fin de que aquéllos vean que si, por circunstancias especiales, el constitucionalismo se hechó en los brazos del pueblo para llegar al triunfo, también sepan que, llegado el momento, el Gobierno de la Revolución se apresta a devolver a los burgueses las garantías constitucionalistas para conseguir el poder (12).

Con este rompimiento que el Gobierno hizo del pacto, se cierra, dentro de la Casa del Obrero Mundial, uno de los períodos más importantes para la historia del Movimiento Obrero Mexicano.

La segunda organización obrera a nivel nacional de que tenemos noticia, es la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), fundada en mayo de 1910, durante los trabajos del tercer Congreso Obrero, que tuvo verificativo en Saltillo Coah. Dicha organización, por otro lado, se caracteriza por ser la agrupación obrera que sienta las bases del sindicalismo en México.

En el mencionado congreso, se expresó la simpatía de los obreros por los Trabajadores Internacionales del Mundo (International Workers of the World) y se eligió, para dirigir el Comité Central de la CROM durante un año, a Luis Napoleón Morones, Ricardo Treviño y J. Marcos Tristán (13). Dicho comité tendría su oficina central en la ciudad de Aguascalientes con la finalidad de que, localizándola fuera de la ciudad de México, pudiera impedirse o siquiera restringir la interferencia de Carranza. Luego se llegaría, sin embargo, a decir que la capital hidrocálida estaba demasiado alejada del centro de acción, razón por la cual se cambió formal y definitivamente a la ciudad de México.

Así constituida, la unidad de base de la CROM, fue la asociación de los obreros del mismo oficio, existiendo ya en 1933, cinco grupos de Federaciones Nacionales de la Industria: los músicos, los trabajadores de la industria textil, las industrias de azúcar y alimentación, los panaderos y los ferrocarrileros (14)

La intención de la Convención en que la CROM fue creada era que ésta abarcara tanto a obreros industriales como agrícolas, pero dado que, los problemas de ambos grupos eran fundamentalmente diferentes, fue atendiéndose preioritariamente a los primeros, lo que tuvo como consecuencia una gradual pérdida del contacto entre ambos grupos.

Para Clark, la CROM estuvo mucho más interesada en establecer un equilibrio entre el capital y el trabajo que en destruir al capitalismo y, mucho más interesada en trabajar con el gobierno que en mejorarlo o cambiarlo en algún sentido (15). Con esta afirmación se nos indica que la característica de las organizaciones obreras mexicanas, actuar al lado del gobierno, estuvo también presente la CROM. Esto viene a ser reiterado cuando, en 1919, se constituye el Partido Laborista Mexicano con el fin de apoyar la candidatura a la Presidencia de la República del general norteño Alvaro Obregón.

Es interesante el doble juego llevado a cabo por la CROM en el momento de la sucesión presidencial: por un lado se mantenía contentos a los obreros al crearles "su partido político"; y por el otro, se aseguraba la simpatía que, de arribar Obregón al poder, sería la carta triunfante de la Confederación.

En efecto, Obregón fue el candidato triunfante y, según anota Dulles, entre 1920 y 1924, el número de obreros afiliados a la Confederación se incrementó, de alrededor de 1000 000, a más de un millón (16).

De acuerdo con Clark, el programa político social adoptado por el Partido Laborista-creado, por cierto, sin siquiera consultar a la base de la Confederación no tenía ningún indicio de radicalismo. Su fin último, lo mismo que el de la CROM,

era la socialización de los medios de producción. Pero mientras ésta había proclamado su intención de utilizar métodos sindicalistas directos, el Partido confiaba en la acción política (17).

Otra de las organizaciones obreras de alcance nacionales, por último, la Confederación General de Trabajadores (OGT). Esta organización nace en febrero de 1921 en la Convención Radical Roja y como principal rival de la CROM. Su característica distintiva fue su tendencia anarcosindicalista que la sustentaba (18).

En aquel Congreso, se llegó, entre otras, a las siguientes resoluciones:

- 1) el reconocimiento del Partido Comunista Mexicano como una organización netamente revolucionaria en la lucha;
- 2) La CGT laborará con toda energía en pro de la organización de una Confederación Obrera Revolucionaria en toda América;
- 3) la protesta enérgica ante el mundo entero contra los crímenes que en nombre de la "sociedad" y del "orden" comete el capitalismo en América (19).

En 1922, el Comité Provisional de la OGT convoca a su segundo congreso Nacional, que habría de verificarse del 1º al 12 de noviembre. Se participó e invitó a todos los sindicatos y uniones afiliados, a los que se mantenían autónomos y a aquellos que, perteneciendo a alguna otra confederación, deseara -

tomar impresiones sobre los principios, tácticas de lucha y objetivos de la Confederación.

Uno de los puntos clave de la Confederación fue el de intentar agrupar, además de a los trabajadores industriales, a los campesinos. De hecho, se llegó a convocar el Primer Congreso de los Campesinos afiliados a ella. Se celebró en Guadalajara del 15 al 19 de diciembre de 1925 y asistieron 60 delegados, los cuales aceptaron, dentro del movimiento por la emancipación obrera, la participación de los campesinos.

La declaración de principios del Congreso fue la siguiente:

"Los trabajadores del campo y de la ciudad tienen derecho de organizarse para su defensa de los explotadores y opresores del pueblo, y un deber, el de unirse mutuamente para combatir a los terratenientes, a los capitalistas y al Estado.

Al organizarse los campesinos en comunidades y sindicatos, el objetivo perseguido era el de luchar diariamente por el propio bienestar fuera de la acción política, declarando que ésta acción inmediata por la conquista de la tierra era la misma revolución social que llevado al pueblo, al comunismo anarquista (20).

5.2 ORGANIZACIONES OBRERAS EN AGUASCALIENTES.

Como ya ha quedado anotado en otra parte del trabajo, a

raíz de la introducción en Aguascalientes de la red ferroviaria, y en particular de la instalación de los Talleres de reparación de los ferrocarriles y de la Gran Fundición Central Mexicana, el Estado sufre un cambio: de entidad puramente agrícola se transforma en un espacio con una actividad industrial - más o menos importante. Esta transformación implicó también un viraje en lo referente a las relaciones laborales al traer consigo nuevos problemas: salarios, atención médica, trabajo de planta, etc.

En la época con que inicie el estudio, comunmente considerada como la de la transición al capitalismo en México, se introducen en el país grandes industrias extranjeras que vendrían a ser, elementos importantes que contribuirían en crear las bases del "despegue" hacia este nuevo modo de producción.

Situación común, a grandes rasgos, con la de la época contemporánea, puesto que a principios del porfirismo podía verse una marcada concentración de los habitantes del país: en una extensión de cerca de dos millones de kilómetros cuadrados se repartían casi 15 millones de personas distribuidas desigualmente según las zonas fueran o no propicias para la vida, tanto por su clima como por la fertilidad de su suelo. Así, las zonas predominantemente agrícolas, por la productividad de la tierra, ofrecían una población más densa que las áridas o semiáridas.

Al lado de la agricultura surge otra ocupación, la minc-

ría, cuyas negociaciones crearon numerosos núcleos de población. También los ferrocarriles contribuyeron a la formación de poblados a lo largo de las vías, sobre todo, en las estaciones más importantes y las ciudades que, como Aguascalientes, contaban con un taller ferrocarrilero.

También la creación de centros manufactureros, sobre todo en los lugares del país en donde abundaban las caídas de agua, determinaron la concentración e incremento de la población.

Esta diversidad de actividades trajo al país, por ende, otros tantos géneros de trabajo, diferenciándose los unos de los otros, a grandes rasgos, en que algunos eran predominantemente agrícolas y otros mayoritariamente industriales. El resultado de esto fue lo que la situación de cada uno de los grupos de trabajadores trajo consigo, ya que cada uno de ellos estaba sujeto a condiciones distintas dentro de su entorno laboral.

Así, en la agricultura predominaba un régimen tutelar en las relaciones de trabajo, que hacía de cada bracero un individuo adscrito de algún modo a la propiedad. Las relaciones entre el peón y el hacendado tenían algunos rasgos de servidumbre que, a pesar de los modernos procedimientos de la explotación de la tierra introducidos en México a partir de la década ochenta del siglo XIX, no habían podido ser erradicados.

Las relaciones entre obreros y patrones en las industrias manufactureras eran menos íntimas y más propicias a fricciones. En muchos establecimientos de este tipo, los patrones eran sustituidos por capataces y jefes de taller que, por decirlo de algún modo, no sabían "tratar" a los trabajadores.

El afán desarrollista del porfiriato, por otro lado, se topó con consecuencias tales como: exigencia de adecuadas condiciones higiénicas en las industrias, preparación a los obreros para saber como utilizar las herramientas y máquinas modernas, gran demanda de trabajo en los nuevos polos de crecimiento, demanda por parte de los trabajadores de atención médica ante el creciente número de accidentes laborales, etc.

Este contexto permite, de alguna manera, comprender la necesidad que los obreros tenían de organizarse para, juntos, luchar por mejores condiciones de vida.

Aguascalientes, constituyendo una entidad como una planta industrial de dimensiones más o menos importantes, no podía permanecer ajeno a esa situación. Así, en 1904 se empieza a plantear la alternativa de crear la organización obrera y se origina el Círculo Mutualista de obreros con 500 socios. La creación de este organismo se atribuye a Isafas Jiménez.

Las bases para pertenecer al Círculo estaban bifurcadas en: las relativas al mutualismo y las referentes al centro recreativo. Entre las primeras se cuentan las siguientes: las

cuotas de un peso cincuenta centavos mensuales, aportados por cada uno de los socios con la finalidad de atender a los gastos que se presentaran durante el funcionamiento de la sociedad, - el auxilio de asistencia médica, la entrega de un peso diario al socio que, careciendo de recursos cayera enfermo y, la cantidad extra de cincuenta centavos por cada socio para entregar a los familiares del socio que falleciera.

Los segundos requisitos para ingresar al Casino del Círculo eran: no apostar dinero al jugar con él, ni ingerir bebidas alcohólicas si ya se estaba briago (21).

Con el Círculo tenemos que en Aguascalientes se dio también el mutualismo como la primera forma de organización de los obreros.

Por su parte, si la American Smelting and Refining Co. - fue también una importantísima fuente de trabajo en Aguascalientes, era natural que al interno de ella también se agruparan los trabajadores. Así, en 1920, se constituye el Sindicato de Obreros Metalúrgicos (SOM), el día 3 de julio en la reunión celebrada en el Teatro Morelos de la Capital. Los presidentes de la junta, Diodoro Ramírez, Herminio Rodríguez y Cayetano Pérez Ruiz, luego de haber hablado con Nicolás G. Hernández, Encarnación Pérez y Maurilio Carrillo, exhortaron a sus compañeros, obreros metalúrgicos todos ellos, para que se organizaran argumentando que ésta era la única forma en que resolverían los

problemas comunes, y que el artículo 123 constitucional los asistía para el efecto. El SOM desde sus inicios estuvo adherido a la Confederación Regional Obrera Mexicana, y en el año de su fundación contaba con 175 miembros, lo cual nos da una idea de la importancia de este sindicato (22).

Para 1922, las agrupaciones obreras existentes en Aguascalientes eran las que siguen: Sociedad Mutualista de Obreros (500 socios), Sociedad de Temperancia y Mutualista (1750 miembros), Liga de la Purísima (100 socios), Sociedad Mutualista de Obreros (1200 socios) (23).

Otra de las formas de lucha de los obreros, en la que no se planteaban los mismos objetivos de las agrupaciones obreras consideradas con anterioridad, pero que sin embargo tomaba en cuenta aspectos importantes para el movimiento obrero de la zona, fue la creación del Grupo Cultural "Claridad", el cual tomaba como de primordial importancia el hacer que los trabajadores se concientizaran de su situación, partiendo de la regla socrática "Conócete a tí mismo". Para lograr esto, el Grupo se reunía periódicamente, a fin de tratar los siguientes puntos:

- a) Cambio de impresiones sobre la situación actual del proletariado en los diversos lugares y regiones del mundo;
- b) Estudio y análisis de táctica y lucha de acción social;
- c) Definición y análisis de principios y tendencias;
- d) Demarcación clara y precisa de unas y otras;

- e) Exposición y comprobación práctica en los resultados obtenidos en los diversos sistemas y en las distintas regiones donde se han implantado;
- f) Cuáles principios son los verdaderamente sanos y que finalidades son las que efectivamente deben realizarse;
- g) Como debe plantearse la emancipación efectiva e integral del proletariado;
- h) Cuáles problemas de mayor importancia deben resolverse primero;
- i) Cuál debe ser la estructura fraterna-social-libertaria que se dé a la futura sociedad de productores. (24).

Una de las normas para pertenecer a "Claridad" consistía en la no intervención de los asuntos administrativos, económicos e interiores de los sindicatos y uniones integradas por los trabajadores debiendo éstos limitar su acción al respecto a los siguientes aspectos:

- a) Difusión por medio de la palabra, el periódico, el folleto y cualquier otro medio práctico de elevación mental, como el teatro, llevando a escena tramas y comedias sociales, películas o films instructivos de propaganda gráfica e ideológica representando hechos acaecidos y prácticos de luchas y movimientos de los trabajadores, exhibiendo de manera patente e indiscutible más infamias y los crímenes de la nefasta trilogía - Estado, Capital y Clero;
- b) Verificar certámenes culturales, conferencias y pláticas sindicalistas;

- c) Efectura temporalmente romerías y paseos sin fines de propaganda ideológica libertaria;
- d) Establecimiento, acción cohercitiva y de conjunto, de relaciones con grupos de camaradas que tengan afinidad e identidad de ideales, tanto del país como extranjeros;
- e) Tener en los archivos del grupo, las copias de todas las estadísticas de los trabajadores organizados, miembros que integran sus respectivas familias, domicilios que ocupen, índole de trabajo que desarrollen, industrias, talleres, casas de campo y fincas agrícolas donde presten sus servicios, capacidad técnica del trabajo etc;
- f) Para obtener las estadísticas de que habla el inciso anterior, el grupo se dirigirá a la Federación General Obrera de Nuevo León y demás organizaciones colectivas afines en solicitud de dichas estadísticas y datos relativos a las mismas;
- g) En los lugares antes mencionados, el grupo Cultural "Claridad" también podrá obtener las estadísticas generales de utilización de materias primas, costo de éstas y mano de obra, número de personas, empleados y tipo de salario que disfrute éste, cantidad de producción, utilidades, consumo, etc;
- h) Es necesario que se lleve en archivo del grupo un directorio general de Industrias, Casas de Comercio, Iglesias y conventos, Bufetes de abogados, oficinas de agentes comerciales o de negocios, casas bancarias, oficinas judiciales de administración pública, juzgados, tribunales, comisarías, bibliotecas, colegios, sanatorios, librerías, escuelas profesionales y todo lo correspon

diente a la estructura económica-política-social de los pueblos (25).

De todo lo anterior se derivan las tareas y acciones del Grupo Cultural "Claridad", mismas que pueden resumirse en la idea de "no olvidar que la emancipación integral, así como la redención y liberación de los trabajadores, debe ser obra de los trabajadores mismos" (26).

5.3 AGRUPACIONES FERROCARRILERAS.

En nuestro país, a pocos años del auge ferrocarrilero, los trabajadores de este ramo comenzaron a agruparse. Las primeras organizaciones surgieron durante la década de 1880-1890, correspondiendo a una etapa de conformación del proletariado ferroviario. Es durante ésta década que los trabajadores del ramo se identificarían entre sí, reconocerían sus intereses comunes, recibirían la influencia política, ideológica y organizativa de otras agrupaciones y, finalmente y por ellos mismos, llegarían a crear su propia forma de organización.

Así, la primera sociedad ferrocarrilera mexicana fue fundada en Laredo, Tamps. en el año de 1887, partiendo de la iniciativa de un grupo de obreros que ocupaban puestos inferiores: garroteros, fogoneros, telegrafistas de estación de tercer orden. El origen de esta sociedad radicó en la necesidad urgente de que el gremio ferrocarrilero mexicano se constituyera en un núcleo sólido y fraternal para obtener ascensos en el trabajo

y contrarrestar las tendencias de las sociedades ferrocarrileras norteamericanas que controlaban los puestos mejor remunerados, lo cual era un factor que impedía el adelanto de los ferrocarriles de México.

Sabemos que esta sociedad fue disuelta porque los cuadros directores de las empresas tenían relación con corporaciones - extranjeras como la Order Railway Telegraphers, Order Railways Despatchers, Brotherhood of Locomotive Engineers, Order Railways Conductors, Railways Clerks y Brotherhood Locomotive Firemen, organizaciones todas ellas que apoyaban a las autoridades empresariales llegando, incluso, en ocasiones, a la arbitrariedad. Esto imposibilitó que la agrupación mexicana tuviera éxito. Al poco tiempo, pues, sobrevino el fracaso y con él, la destitución de los dirigentes de la organización (27).

En 1888 se formó la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros, dirigida por Nicanor Idar. Esta organización, en 1890, estaba constituida por un mensajero, dos jefes de estación, dos garroteros, un médido, un comerciante y un cajero. Fue precisamente esto lo que constituyó la característica principal de la Orden: se trataba de una organización de empleados, la mayoría de ellos de oficina (28).

En el año siguiente surge en la capital de San Luis Potosí otra sociedad ferrocarrilera. Para entonces esa ciudad estaba ya conectada con San Felipe Torresmochas y, por ende, con -

las vías férreas del norte y del sur, lo que causó, obviamente, un incremento de personal. Como los mexicanos, dado que los estadounidenses les impedían el acceso a puestos tales como maquinista, conductor, despachador de trenes, maestro mecánico, tenían pues que ocupar las categorías más bajas, se creó una lucha entre ambos bandos sin resultado, alguno para el primero de ellos. De esta manera, la disolución de la liga vino a determinar un nuevo fracaso (29).

En 1897 se constituye la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana. En 1904, sus dirigentes contribuyeron en la constitución de la Gran Liga Mexicana de Empleados del Ferrocarril, asociación cuyos lineamientos estaban tan claramente definidos, que servirían de modelo a sindicatos posteriores (30).

Otra de las agrupaciones ferrocarrileras que tuvo gran importancia debido a que logró la sustitución del personal americano por el mexicano en el Ferrocarril de Monterrey al Golfo, fue la Sociedad Ferrocarrilera de Monterrey, N.L., fundada en 1898. También en este caso, empero, las sociedades extranjeras continuaron esforzándose por disolver lo alcanzado por los mexicanos, lo cual fue logrado al poco tiempo destituyendo de sus empleos, además, a quienes encabezaban la organización (31).

En agosto de 1900 se formó en Puebla "la primera organización de resistencia del país": la Unión de Mecánicos Mexicana

na, agrupación que, encontrándose en un ambiente más propicio, prosperó rápidamente y abrió sucursales en los centros ferrocarrileros de la República donde existían talleres de importancia. Su característica definitiva fue la de ser la primera organización de los trabajadores de los talleres de reparación y mantenimiento de los ferrocarriles. En 1908, la Unión contaba con 18 sucursales, correspondiendo a Aguascalientes la sucursal número 12. Luis G. Nava, presidente de ésta, se quejaba a fines del mismo año del mal funcionamiento de la Unión atribuyéndolo "a la poca estabilidad de sus socios, su apatía en cubrir con puntualidad sus cuotas y el rebajo de operarios que la Compañía había hecho en estos días..."(32). Sin embargo, aunque ello se verá más claro en el siguiente capítulo, es importante señalar que esta agrupación tuvo una gran influencia, lo que viene a ser indicado, entre otros, por el hecho de haber tenido participación en la mayoría de los conflictos obreros-patronales suscitados en el ramo ferroviario.

La Unión funcionaba mediante la distribución de sus asociados en diferentes gremios: mecánicos, pialeros, herreros, cobreros, hojalateros, carpinteros, pintores y tapiceros, electricistas, lavadores, albañiles y veladores (33).

En 1904 fue organizada, en la Estación de Banderilla del Ferrocarril Interoceánico, la Gran Liga de Ferrocarrileros Mexicanos, la que encontró apoyo entre los elementos ferrocarrileros que habían pertenecido a grupos anteriores y que, a pe-

sar de sus esfuerzos, no consiguieron triunfar en sus objetivos. La liga llegó a establecer sucursales en la mayor parte de las poblaciones que contaban con centros ferrocarrileros importantes y a contar con más de 100 000 socios esparcidos en todo el territorio.

También en 1904 se formó la organización llamada "Los Hermanos Caldereros Mexicanos", y la "Unión de Forjadores" en 1906. A través de las vicisitudes propias de una agrupación gremial incipiente, fue tomando cuerpo la formación de un sindicato que concentraría las diversas especialidades. Fue así como surgió, en 1907, la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, derivada de la Brotherhood of Railways Clercks que, en 1903, establece una sucursal en el país y admite dentro de su organización tanto a obreros mexicanos como a norteamericanos. El programa de principios de ésta última expresa uno de los aspectos fundamentales del pensamiento laboral de la época (34).

En mayo de 1909 es constituida la "Asociación de Maquinistas y Conductores Mexicanos", con domicilio en la capital del país. Sus fines eran anotados como sigue: "Ayudar a todo hijo del país que sea honrado y desee hacer carrera en los ferrocarriles, enseñándole los conocimientos necesarios para el buen manejo de los trenes, procurar por todos los medios lícitos que los ferrocarriles de la República sean manejados en su totalidad por trabajadores mexicanos y el mejoramiento de ellos, según sus aptitudes, así como dar auxilio a sus miembros en de

terminados casos. La mesa directiva de este grupo quedó formada por Manuel Urquijo como presidente, Felipe Pescador, Vicepresidente, Emilio Verdet Requena como secretario y Pedro Barranda, tesorero (35).

En 1910 las asociaciones mutualistas siguientes: "Conductores y Maquinistas Mexicanos", "Sociedad Mutualista de Telegrafistas Ferrocarrileros", "Alianza de trabajadores Ferrocarrileros" y la "Sucursal No. 5 de la Gran Liga, hacen un Llamado a los ferrocarrileros mexicanos con el objeto de constituir la Confederación de las distintas sociedades ferrocarrileras existentes en el país (36).

En 1911, la Sociedad Cívica y Fraternal de los Ferrocarriles Mexicanos convoca a todos los trabajadores del ramo del país a una Gran Convención en la Capital de la República con la finalidad de estudiar la manera de conseguir la mexicanización de las líneas nacionales y oficializar el uso del idioma español (37).

Para el año de 1922 existían otras organizaciones obreras ferrocarrileras, cuya característica común era la de agrupar sólo a trabajadores de un mismo oficio: pintores, carpinteros, etc.

El gremio de pintores convoca, en el mismo año, a una convención en la que el punto a considerar sería el intento de solidificar la organización y estudiar nuevas orientaciones de

acuerdo al nivel de desarrollo en que se encontraba el movimiento obrero ferrocarrilero. El objetivo de todo ello era el de hacer de la Unión de pintores un cuerpo de combate para la lucha proletaria.

En cuanto a la Unión de Carpinteros, sabemos que en esa época desarrollaba una gran actividad. Tenía una escuela para instruir a sus asociados y, dado el caso, alfabetizarlos. Publicaba una revista mensual y, para el efecto, se creó un fondo para adquirir una imprenta (38).

En 1925, la CROM creó la Federación Nacional Ferrocarrilera, organización que desapareció a pesar de los esfuerzos de Samuel O. Yúdice y otros miembros del grupo Acción por atraer ferrocarrileros que pasaran a formar parte en ellas.

Así, fue gradualmente como se fueron formando las organizaciones de los trabajadores del ramo que nos interesa, organizaciones que, cabe señalarlo, en 1933 pasarían a constituir el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana y cuyo antecedente sería la "Confederación de Transportes y Comunicaciones", fundado en la segunda mitad de la década anterior.

Con la constitución del STFRM se cierra toda una etapa dentro del movimiento obrero ferrocarrilero y se abre a los sindicalizados la puerta de la identificación de sus intereses con los del Estado.

En el Aguascalientes del periodo que nos interesa, y considerando que en la Capital del Estado se encontraban las instalaciones del Taller del ferrocarril, se constituyeron varias agrupaciones obreras distintas, pero con una aspiración común: luchar por las reivindicaciones de los operarios y obreros ferrocarrileros.

La "Unión Internacional de Obreros y Hojalateros Ferrocarrileros" fue constituida en Aguascalientes en 1911. Casi inmediatamente sucumbió, pero fue reorganizada el 8 de mayo de 1912, cuando se eligió nueva directiva (39).

En diciembre de 1918 se constituyó la "Alianza de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras" con la casi total participación de las agrupaciones que controlaban el personal del Departamento Mecánico de los Ferrocarriles Nacionales y en septiembre de 1920, como consecuencia de dificultades surgidas entre la "Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros de Locomotoras", el presidente de la Huerta autorizó la celebración de un Congreso Ferrocarrilero, el cual se efectuó a partir del 13 de diciembre del mismo año, teniendo como consecuencia la formación de la "Confederación de Sociedades Ferrocarrileras" que llegó a tener entre sus agremiados a más de 30 mil ferrocarrileros (40).

En 1919 se aprueba por el Congreso del Estado de Aguascalientes la constitución de la "Alianza de Sociedades Gremiales

Ferrocarrileras" cediendo para la instalación de sus oficinas, un terreno anexo al templo de Guadalupe, comprometiéndose la Alianza en la construcción de su edificio y sosteniendo, igualmente escuelas nocturnas para los trabajadores y diurnas para los hijos de éstos, así como los talleres de instrucción práctica para los primeros en su oficio respectivo.

Se menciona también en el anteriormente mencionado convenio que si la Alianza dejara de existir por cualquier causa, la propiedad pasaría en las mismas condiciones a la sociedad de trabajadores más importante por su organización que hubiera en Aguascalientes, siempre y cuando dicha sociedad persiguiera los mismos fines de mejoramiento colectivo (41).

Para 1922 las principales organizaciones ferrocarrileras en Aguascalientes eran: la Unión de Mecánicos Mexicana que agrupaba entre sus agremiados a 500 obreros; la Unión de Calderos y Aprendices Mexicanos, con 200 agremiados; la Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras con 80; y la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos (sucursal No. 4) con 183 agremiados (42).

En resumen, la ciudad de Aguascalientes durante el período estudiado contaba ya con ciertas organizaciones obreras ferrocarrileras que, constituidas como sucursales de aquellas agrupaciones existentes a nivel nacional en el sistema ferroviario, vendrían a jugar un importante papel en cuanto a la

historia del Movimiento Obrero en este ramo. Algunas de ellas influyeron directamente en la obtención de ciertas reivindicaciones laborales debido, por un lado, al espíritu combativo de los dirigentes de aquéllas y por otro, a la importancia que los talleres ferrocarrileros de Aguascalientes tenían en relación con todo el sistema ferroviario mexicano, aunque también es posible argumentar que esas organizaciones tuvieron fuerza debido principalmente a la ubicación geográfica del Estado, da da la cual, era posible dirigir, desde un lugar estratégico, - la acción obrera.

NOTAS AL CAPITULO 5

- (1) TREJO DELABRE F., Reseña del Movimiento Obrero (1900 - 1975)., Facultad de Ciencias Políticas y Sociales., U.N.A.M., México., p. 3.
- (2) ARAIZA L., Historia del Movimiento Obrero Mexicano., Casa del Obrero Mundial., Tomo III., México., 1975., pp. - 10-12.
- (3) CLARK M.R., La Organización Obrera en México., Era., Colección Problemas de México., 1978., p. 27.
- (4) ARAIZA L., Op. Cit., p. 17.
- (5) Idem., pp. 24-25.; Véase también CLARK M.R., Op. Cit., p. 27; RUIZ R.E., La Revolución Mexicana y el Movimiento Obrero 1911-1923., Era. Colección Problemas de México., México., 1978., p. 72; SALAZAR R., Las Pugnas de la Gleba., Comisión Editorial del P.R.I., México, 1972., p.40.
- (6) SALAZAR R., Op. Cit., pp. 42-44.
- (7) Los mártires de Chicago fueron las víctimas de la lucha obrera iniciada el 1^o de mayo de 1886 y que culminó con el sacrificio de cuatro personas, que fueron llevadas al cadalso el 11 de noviembre de 1911. Ellos fueron: Augusto Spies, Alberto R. Parsons, Adolfo Fischer y George Engel, quienes fueron ahorcados acusados del delito de huelga por reclamar una jornada de trabajo justa, que pudiera ser final a la explotación del hombre en jornadas de 14 a 16 horas. Esto puede verse en ARAIZA L., Op. Cit., p. 35.
- (8) CLARK M.R., Op. Cit., p. 28; También SALAZAR R., Op. Cit. pp. 63-65; ARAIZA L., Op. Cit., pp. 48-49.
- (9) ALONSO A., El Movimiento Ferrocarrilero en México (1958-1959)., Era. Colección Problemas de México., México., 1979., pp. 20-21.
- (10) SALAZAR R., Op. Cit., pp. 80-81.,; También: ARAIZA L., -

- (10) SALAZAR R., Op. Cit., pp. 80-81., También: ARAIZA L., Op. Cit., pp. 70-76.
- (11) ARAIZA L., Op. Cit., pp. 62-63.
- (12) SALAZAR R., Op. Cit., pp. 107-108.
- (13) DULLES J.W.F., Ayer en México., F.C.E., México., 1977., p. 249.
- (14) CLARK M.R., Op. Cit., p. 56.
- (15) Idem., pp. 61-62.
- (16) DULLES J.W.F., Op. Cit., p. 253.
- (17) CLARK M.R., Op. Cit., p. 66.
- (18) DULLES J.W.F., Op. Cit., p. 252.
- (19) ARAIZA L., Op. Cit., Tomo IV., pp. 56-73.
- (20) Ni Dios Ni Amo., Aguascalientes., 10 de enero de 1926., pp. 4-6.
- (21) El Republicano., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 26 de junio de 1904., p. 7.
- (22) A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 88., Exp. 410., 1920.
- (23) A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 124., Exp. 257. 1922.
- (24) Horizonte Libertario., octubre 12 de 1924., Suplemento., pp. 2-3.
- (25) Ibid.
- (26) Ibid.
- (27) Boletín de Archivo General de la Nación., Tercera Serie, Tomo II. No. 2-3., Abril-Septiembre de 1978., pp. 4-7.
- (28) CLARK M.R., Op. Cit., p. 12; Ver también REAL J., WOLDENBERG J., Del Estado Liberal a los inicios de la Dic-

- tadura Porfirista., I.I.S. U.N.A.M., Colección La Clase Obrera en la Historia de México., No. 2 México., 1980., p. 105.
- (29) Boletín del Archivo General de la Nación., Op. Cit., pp. 4-7.
- (30) CLARK M.R., Op. Cit., p. 13.
- (31) Boletín del Archivo General de la Nación., Op. Cit., pp. 4-7.
- (32) Ibid.; Véase también: RODEA M.N., Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero 1890-1943., México., 1944., p. 122; REAL J., WOLDENBERG J., Op. Cit., p. 106; El Clarín., Aguascalientes., 10 de octubre de 1908; Primera Convención de Obreros del Departamento Mecánico., México, Casa Metodista de Publicaciones., México., 1917.
- (33) Boletín del Archivo General de la Nación., Op. Cit., pp. 4-7; Véase también: VILLAFUERTE V., Ferrocarriles., F.C.E., México., 1959., p.19.
- (36) Boletín del Archivo General de la Nación., Op. Cit., pp. 4-7; Véase también: LEAL J., WOLDENBERG J., Op. Cit., p. 107.
- (35) El Clarín., Aguascalientes., 7 de Agosto de 1909. No. 54.
- (36) Idem., 26 de febrero de 1910., No. 83; Idem., 5 de marzo de 1910., No. 84.
- (37) Idem., 8 de julio de 1911.
- (38) Horizonte Libertario., Aguascalientes., 1º de agosto de 1922., pp. 2 y 4.
- (39) RODEA M.N., Op. Cit., p. 156.
- (40) Idem., p. XXXIII.
- (41) Boletín Municipal., Aguascalientes., 31 de agosto de pp. 1-2.

(42) A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 124., Exp. 257.
1922.

C A P I T U L O 6

CONFLICTOS OBRERO-PATRONALES

Antes de desarrollar el presente capítulo, cuyo objetivo es el de describir el Movimiento Obrero Ferrocarrilero en Aguascalientes, quiero resaltar dos elementos que, a mi juicio, ayudarán a situarlo en su justa perspectiva. El primero de ellos, su ubicación dentro de nuestro trabajo, viene dado porque pensamos que el estudio del Movimiento Obrero sólo puede adquirir su verdadera concreción en la medida en que el análisis parta de todo el conjunto conformador de la sociedad (1).

El segundo elemento se refiere a la manera en que pretendemos lograr nuestros objetivos sobre el estudio del Movimiento Obrero. En este sentido, entendemos el Movimiento Obrero como la práctica diaria de las luchas obreras y no solamente como el conjunto de momentos más difíciles. La consecuencia de lo anterior en nuestro estudio será la de ver en dichos momentos, mucho más que hechos aislados, la culminación de una serie de pequeñas luchas sin, por ello, dejar de ver en la huelga la expresión más aguda del descontento popular.

Pienso, por otro lado, que al realizar el análisis de las huelgas obreras, es importante tomar en cuenta varios elementos tales como: factores que originaron el conflicto, principales organizaciones obreras que lo llevaron a cabo, peticiones de los obreros, la respuesta de la Empresa ferroviaria an-

te el conflicto; también, la respuesta del Gobierno; el tiempo de duración del conflicto; y la solución que finalmente se dá al mismo.

Por problemas con el tipo de fuentes bibliográficas y herográficas localizadas, la tónica de nuestro capítulo estará dada por el análisis de las huelgas sucedidas en el período que estudiamos. Cabe anotar que entendemos por "Huelga" la cesación del trabajo colectivo por voluntad de los trabajadores. Su objetivo es el de conseguir determinadas condiciones de trabajo, mediante la presión ejercida sobre los patronos. De esta forma, se puede caracterizar a la huelga no con un conflicto de trabajo, sino, llendo más allá, como consecuencia de una oposición de intereses obrero-patronales que tiende precisamente a influir sobre el conflicto mismo.

6.1 LOS PRIMEROS MOVIMIENTOS OBREROS.

En 1894 surgió un conflicto entre los mecánicos del Ferrocarril Central y los funcionarios de los talleres de Aguascalientes, derivado de mal trato que se daba al personal y los bajos salarios con que se les remuneraba.

La mayoría de los trabajadores de la planta de mecánicos era norteamericana (2), hecho el cual hace pensar a Rodea en una relación de esta huelga con la efectuada, también en mayo de 1894, por los obreros de la Compañía Pullman de Chicago.

Esta huelga, sin embargo, no fue resuelta a favor de los mecánicos: sin ninguna investigación, las autoridades gubernamentales apoyaron incondicionalmente a la Empresa, la que despidió a quienes encabezaron el paro.

Este conflicto dió oportunidad a la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos de tener la que fue, tal vez, su actuación más relevante: dada la demanda de braceros en los ferrocarriles y ante las vacantes dejadas por los norteamericanos, logró colocar "semioficialmente" a unos cuantos obreros mexicanos, a quienes les fue asignado un salario igual al que tenían los empleados estadounidenses que fueron separados (3).

El siguiente conflicto de los obreros ferroviarios estableció el 14 de julio de 1901, cuando un grupo de maquinistas americanos inició una huelga en la línea de Monterrey a Laredo.

El presidente del Ferrocarril Internacional se dirigió al gerente general del Central, pidiéndole maquinistas mexicanos. Este último, a su vez, habló a la mesa directiva de la Unión de Mecánicos Mexicana, hecho con el cual, aquél se enteró de que los nacionales pedían como condición que se les pagara la cantidad que exigían los huelguistas debido a que consideraban justa su petición y no querían que por ellos los segundos perdieran el derecho a obtener lo que deseaban.

La Unión de Mecánicos Mexicana, por su lado, abrió una

suscripción para ayudar a sus colegas durante el tiempo que permanecieran en huelga. Desconocemos, empero, la resolución de este conflicto (4).

En Aguascalientes, durante 1904, se suscitaron rumores de que los Talleres del Ferrocarril, junto con la Gran Fundación Central Mexicana, irían a suspender sus labores. Sin embargo, en su Informe de Gobierno, Alberto M. Dávalos aclara esta confusión, sosteniendo que aquello fueron, efectivamente - rumores (5).

En 1905, el Sindicato de Mecánicos de los Talleres de Aguascalientes, declaró la huelga porque sus agremiados estaban siendo desplazados por trabajadores de nacionalidad húngara, no sindicalizados y con salarios más bajos. Los huelguistas no solo ganaron el punto por el que luchaban, sino que además consiguieron un alza de cinco centavos diarios en su salarios.

Esta huelga, por otro lado, influyó sobre el gremio de los caldereros, quienes a su vez demandaron aumento general de cinco centavos al día y lo consiguieron (6).

6.2 LA HUELGA DE LA UNION DE MECANICOS (1906).

A raíz de los sucesos de Cananea, que muy probablemente sembraron la inquietud entre los obreros, en especial los dependientes de las empresas norteamericanas y debido a la particular discriminación de que eran objeto los trabajadores mexi

canos, se inicia a fines de julio de 1906 la primera huelga de gran alcance dentro de la red ferroviaria mexicana.

Creemos, por otro lado, que la combatividad de la Unión de Mecánicos Mexicana (UMM), aunada a la vecindad entre la sede de ésta en la capital de Chihuahua y el esenario de la huelga de Cananea en Sonora, fueron hechos que agilizaron el principio y desarrollo del cese de labores de que se viene hablando.

Suponemos que hubo un hecho en especial que, unido a las malas condiciones de trabajo que sufrían los ferrocarrileros, vino a ser la "gota que derramó el vaso": La contratación por parte de la Empresa del Ferrocarril Central de mecánicos de nacionalidad húngara que habrían de laborar en los talleres de Aguascalientes, y quienes desde el principio de sus trabajos percibieron sueldos más altos que los mexicanos (7).

La razón de esa contratación de extranjeros fue la emigración de los mecánicos mexicanos a lugares como Jimulco, Rincón, Ciudad Porfirio Díaz, donde recibían un salario más alto (\$7.50). En Aguascalientes, en cambio, lo que los obreros recibían iba de \$4.00 a \$4.50. Los húngaros, además, obtenían de \$ 5.25 a 5.50 por realizar el mismo trabajo que los mecánicos de la última ciudad (8).

Los húngaros arribaron a Aguascalientes el 12 de julio. La huelga estalló, y los mexicanos a los jefes de la Empresa,

para levantarla, los siguientes puntos:

- a) que la Unión de Mecánicos Mexicana fuera reconocida oficialmente por la Empresa del Ferrocarril Central.
- b) que en igualdad de condiciones, hubiera también igualdad de salarios entre mexicanos y extranjeros;
- c) que la estipulación de emolumentos de los obreros, horas de trabajo y reglamentos interiores se hiciera por acuerdo conjunto entre empresa y trabajadores;
- d) que se garantizara el trabajo a los mecánicos de la Unión y, en caso de despido, éste se hiciera sólo por causa justificada y con audiencia previa de la Unión;
- e) que los unionistas no tuvieran restricciones para exponer sus quejas a los altos funcionarios del Central y;
- f) que de manera incondicional, los huelguistas fueran repuestos en sus empleos (9).

La huelga, cuya principal característica fue la organización y tranquilidad, fue inmediatamente secundada por los diferentes sectores de la Unión, diseminados por el territorio tocado por las líneas del Ferrocarril Central: México, Silado, Irapuato, Aguascalientes, Jiménez y Chihuahua sobre la línea troncal; en Guadalajara en el ramal de la capital; en San Luis Potosí, Cárdenas y Tampico, en la división de San Luis; y en Monterrey en el ramal de esa ciudad (10).

Manteniendo su actitud pacífica, los huelguistas intenta

ron negociar con los funcionarios de la Empresa, a la vez que solicitaron el apoyo de las autoridades estatales. Así, Alejandro Vázquez del Mercado, Gobernador del Estado, en su Informe de Actividades el 16 de septiembre, anota:

"...entonces los jefes obreros solicitaron de mí, - cartas de introducción para el señor Presidente de la República y para el señor Vicepresidente, Ministro de Gobernación.

Como la actitud de los huelguistas era enteramente pacífica, el Ejecutivo, respetando los derechos que pudieran tener, no se negó a pretensiones y con tal motivo, se dirigió atentamente a los elevados y dignos funcionarios que acaba de citar suplicándoles que se dignaran, si lo creían conveniente, recibir en audiencia una comisión de obreros - (11).

Distinta fue la actitud de los funcionarios de la Empresa ya que en los primeros días del mes de agosto no se habían prestado a atender una sola de las peticiones de la Unión, hecho el cual orilló a los obreros a presentarse ante el Presidente de la República el 3 de agosto.

Al presentarle el pliego petitorio, Porfirio Díaz, tomando el partido de la Compañía del Central, refutó cordialmente cada uno de los puntos con "argumentos convincentes" pero siempre a favor del capital. Finalmente, los representantes de la Unión, al insistir sobre el punto concerniente a la equidad de salarios entre mexicanos y extranjeros, se retiraron con la -

promesa hecha por Díaz de interceder por ellos ante los empresarios, comisionando para ello a Ramón Corral, en calidad de Ministro de Gobernación y Vicepresidente de la República.

Mientras esto sucedía, el descontento de los trabajadores crecía y la huelga se había generalizado en todos los talleres de la compañía, siendo 327 el número de obreros que se separaron en Aguascalientes, 300 en Chihuahua, matriz de la Unión, 60 en la sucursal número 9 de Monterrey. Para el día 4 de agosto, se calculaba que el número de huelguistas era alrededor de 1500 (12).

Empero, el mismo Corral se negó a negociar con los representantes de la Unión, quienes decidieron retornar a Chihuahua. Ante ello, Silvino Rodríguez, líder de la UMM, decidió volver a presentarse ante los altos funcionarios del Central, ante el Presidente de la República y ante el mismo Corral. Para el efecto, se hizo acompañar de delegados de las sucursales de Monterrey, Aguascalientes, Guadalajara y San Luis Potosí.

Luego de una infructuosa entrevista con Corral, el contingente obrero se presentó con el vicepresidente, el superintendente general de maquinaria y el abogado, todos ellos de la Empresa, teniendo como resultado la conversación de los dos bandos, la promesa a los trabajadores de la formación de un sistema de trabajo que permitiera garantizar a los mecánicos, prescindiendo de su nacionalidad, un salario proporcional a la

labor desempeñada.

Durante su charla con Díaz, por último, y luego de que éste comprobó que los unionistas no estaban de manera alguna influenciados por corrientes que tendieran a derrocar su régimen, fue reiterado a los obreros el apoyo del gobierno anteponiendo, sin embargo, primero que la petición de cualquier grupo particular "el más sagrado y noble interés de la Nación" (13).

Finalmente, el 14 de agosto, la huelga fue concluida dándose, en mi opinión, consecuencias a dos niveles: las relativas al pliego petitorio de los huelguistas y las que podríamos llamar, en general, "conquistas para el gremio".

En cuanto a las primeras, podemos decir que los logros se limitaron al aumento de algunos salarios, quedando estipulado el sueldo "standard" de los oficiales de primera clase en \$5.25, salario que continuaría en los sucesivos, quedando pendiente las remuneraciones de los mecánicos de segunda y las de los ayudantes (14).

En lo que respecta a las peticiones de reconocimiento oficial por parte de la empresa hacia la Unión de Mecánicos Mexicana, el acuerdo bilateral para la estipulación de gratificaciones a los obreros, horas de trabajo y reglamentos interiores la respuesta Gobierno/Empresa, secundada por la prensa de Aguascalientes, fue la de calificar ambos puntos como una "Locura -

mediante la cual los huelguistas tenían la pretensión de querer gobernar el capital y decirle lo que habría de hacer en la administración de la Empresa", lo cual era absurdo (15).

Como conquistas que a nuestro juicio fueron producto de la huelga pero no por eso obtenidas inmediatamente después de ella, anotamos las siguientes: la transición de la Unión de Mecánicos Mexicana, de organización mutualista, a sociedad de resistencia; la reglamentación de labores; el establecimiento del principio de que a trabajo igualmente debe corresponder salario igual y, finalmente, la reducción de la jornada de trabajo.

Después de finalizada la huelga, y a pesar de la promesa de Don Porfirio a los Obreros, respecto a que las condiciones laborales serían iguales tanto para los trabajadores mexicanos como para los extranjeros, encontramos que unas semanas después de solucionado el conflicto, el 5 de septiembre, 25 peones de la Maestranza de Aguascalientes fueron otra vez a la huelga pidiendo un incremento salarial.

La respuesta dada por la Empresa ante esta situación fue la de sustituir inmediatamente a los obreros sublevados por 17 operarios húngaros (16).

6.3 LAS HUELGAS DE 1907 y 1908.

En 1907 hubo, en Aguascalientes, dos movimientos de huelga de los cuales desconocemos la mayor parte de los hechos, - sin embargo, queremos señalar algunos datos sobre los mismos. Se trata, en primer lugar, de la huelga efectuada a principios de este año, como reacción del gremio de calderos contra las - arbitrariedades de algunos jefes. Este conflicto logra solucio- narse en menos de 48 horas.

Los datos del segundo de aquéllos son aún más vagos: sa- bemos que fue realizado por los conductores de trenes cargue- ros de la línea Aguascalientes-Tampico del Central hacia el - mes de junio de ese año.

El comentario de "El País" al respecto salió a la luz el 13 de junio de 1907 y dice: "...como la huelga es el único me- dio que tienen los de abajo para pedir equidad y justicia a - los de arriba, o para poder imponer sus caprichosas intencio- nes, ahora está de moda...".

La misma fuente atribuye la huelga al encarcelamiento de uno de los trabajadores por la comisión de un delito, y la Em- presa, a pesar de las peticiones de sus compañeros, se negó a abogar por él. Los huelguistas, por su parte, solicitaron el - apoyo incondicional de los conductores de trenes de pasajeros. (18).

Por otro lado, debido a la escasez de cobre y el proceso de nacionalización de los ferrocarriles Nacional y Central, en esta última empresa se efectuó una suspensión de labores de indole muy diferente a aquellas de las que hemos venido hablando ya que, esta vez, fueron los patrones quienes ordenaron la suspensión de labores durante un mes. Fueron, en consecuencia, parados algunos cientos de trabajadores lo que, entre los obre-ros de la Fundición y los Ferrocarriles contaban con unos 600 (19).

En el año de 1908, precisamente después de la catástrofe de Rfo Blanco, los líderes de la Gran Liga de Ferrocarrileros intentaron una huelga en los ferrocarriles de Aguascalientes. A ella irían precisamente los miembros de esa organización; - sin embargo, este conflicto fue conjurado con la amenaza de - Porfirio Díaz de militarizar a quienes la intentaran (20).

En abril de 1908, se rumoraba en la capital de Aguasca-lientes acerca de la clausura de las oficinas y talleres del - Ferrocarril Central Algunas personas hablaban de una suspen- - sión temporal que se fijaba en un mes de plazo, otros asegura- ban que los talleres serían trasladados a Monterrey y por últi- mo, no faltaba quien atribuyera a la escasez del agua la supues ta paralización del centro de trabajo (21).

Dada esta diversidad de rumores, los redactores del pe-riódico local "La Voz de Aguascalientes" quienes se interesa- ban por lo que estaba sucediendo en los Talleres Ferrocarrile-

ros, e investigando las causas de aquellos rumores, llegaron a la conclusión de que, dicha situación fue el resultado de la interpretación que se realizó sobre la desición tomada por los empresarios ferrocarrileros respecto a la realización de una selección de operatorios; dicha acción, a su vez, tuvo como causa el hecho de que aquellos se enteraran de una serie de abusos cometidos por algunos jefes de talleres, quienes por cierto sueldo acomodaban como carpinteros, herreros o pintores a individuos que jamás habían tomado en sus manos un formón, un martillo o una brocha, situación esta que llevó a los empresarios a que tomaran la drástica medida de seleccionar su personal, acción que, por su parte, se prestó a que los habitantes de Aguascalientes dieran las diversas interpretaciones ya señaladas.

6.4 LA HUELGA DE DESPACHADORES (1909).

En el contexto de la mexicanización de los ferrocarriles se circunscribe la huelga de despachadores de 1909. Aún más, pensamos que fue precisamente la huelga un antecedente de aquel hecho.

En efecto, el anuncio de la mexicanización del personal de ferrocarriles, hecho en San Antonio Texas, fue el detonante de una reacción de los conductores norteamericanos en su gran mayoría contra el empleo de inspectores mexicanos dentro de las Líneas Nacionales del País (22)

Ante la renuencia de la Empresa respecto a la destitución de los ya instalados inspectores, los conductores solicitaron el apoyo de los maquinistas, hecho con el cual se hizo inminente una huelga general.

Dada esta situación, la Empresa decidió esperar el primer caso de insubordinación desobediencia para sus acuerdos, para que cualquier conductor que la cometiera fuera destituido de su empleo. En este caso, los demás conductores declararían la huelga, que vendría a constituir un obstáculo para la marcha regular del tráfico ferrocarrilero, puesto que además de la declaración de huelga de conductores se agregaba la de los maquinistas.

Entre los comentarios sobre el anuncio de la huelga, se incluía aquel según el cual representaba ésta una buena oportunidad para desplazar a los americanos y colocar en su lugar a los mexicanos (23).

Mientras esto sucedía, se firmó un protocolo amistoso entre los Ferrocarriles Nacionales y los miembros de la Orden de Conductores Americanos, y relacionada con ella se encuentra la creación, por parte de Felipe Pescador, líder de los despachadores mexicanos, del puesto de "despachador copista", móvil de la huelga que enseguida desarrollaremos.

El nuevo empleo creado por Pescador fue atentatorio contra el monopolio que los norteamericanos ejercían sobre el de-

pacho de trenes, razón por la cual, los despachadores norteamericanos, formularon una protesta inmediata a la Empresa alegando, con o sin verdad, que era un amargo constante para ellos - contar con un "copista" y amenazaron a la compañía de abandonar sus trabajos de no cesar inmediatamente a los nuevos trabajadores. La Gerencia, extranjera al igual que los potenciales renunciantes, estaban por ceder cuando éstos exigieron además un aumento en sus honorarios, lo que se hizo ya intolerable a los ojos de la Empresa y orilló a 86 despachadores a presentar su renuncia el 15 de julio.

Los conductores y maquinistas, según los renunciantes, se solidarizarían con ellos. En efecto, estos empleados se negaron a recibir y conducir trenes despachados por los nuevos empleados que vinieron a sustituir a los huelguistas.

En los ferrocarriles de Aguascalientes, se aseguraba que el motivo de la huelga era el salario (24). Así, el día 17 "no había un sólo despachador americano que no se hubiera declarado en pie de huelga".

Para un periódico de la capital, "el motivo esencial de la discordia y de la huelga era que, desde la fusión de las vías férreas en las líneas Nacionales bajo el control de nuestro Gobierno Federal, se estudiaba la manera de hacer efectivo ese control y, en efecto, la Gerencia nombró ayudantes en los diversos oficios" para que en lo futuro pudiesen suplementar-

los con elementos puramente mexicanos (25).

Los despachadores, siguiendo el ejemplo de los conductores y maquinistas, protestaron contra la medida adoptada por la Gerencia, y al ver que tenían que compartir su sueldo de \$150.00 mensuales con sus ayudantes decidieron ir a la huelga.

Debido a que el problema estaba ya tocando los límites de lo que puede llamarse "Nacionalismo", y para resolver las dificultades que se iban presentando, la Empresa decidió implantar el método de "Vía Libre", que consistía en regularizar el movimiento ferroviario independientemente en cada división, por medio del continuo funcionamiento de los hilos telegráficos. Además, se fue sustituyendo gradualmente al personal dimitente por trabajadores mexicanos.

Las peticiones que los despachadores y los gremios solidarizados presentaron a la Empresa eran las siguientes:

- a) el día de trabajo será de 8 horas. Todo tiempo extra será remunerado aparte;
- b) el sueldo mensual de los despachadores será de \$350.00 mensuales y el de los jefes de \$400.00
- c) el jefe y despachadores tendrán un mes de licencia al año con goce de sueldo y tendrán pases en los pullman de todos los trenes, veleros para ellos, sus familias y dependientes;
- d) todo despachador de trenes que dejare el cargo podrá recorrer toda la República a bordo de los trenes de la Compañía;

- e) los jefes tendrán dos libros de pases para el ex-
tranjero;
- f) los despachadores que sirvieran a la Compañía -
fuera del lugar en que se les designe como fijo,
recibirán 10 dólares diarios y 5 para su subsis-
tencia;
- g) los jefes de despachadores no serán obligados a
tomar el cargo del tren si no están ayudados por
un estenógrafo;
- h) no se admitirá ningún despachador de trenes sin
que lo haya examinado y aprobado el jefe de des-
pachadores;
- i) toda deposición de despachadores deberá hacerse
por escrito y alegando la causa de la misma;
- j) no podrá deponerse a ningún despachador sin ha-
berse comprobado antes, con plena averiguación -
la causa de la disposición. Si resultara inocen-
te el inculpado, se le indemnizará íntegro su -
suelo por el tiempo perdido;
- k) si un despachador de trenes debe manejar dos hi-
los telegráficos, percibirá doble sueldo (26).

Todos estos puntos fueron rechazados por la Empresa, que efectuó la sustitución ya anotada de empleados americanos por idóneos y experimentados para continuar el tráfico de los trenes de modo normal, hecho con el cual se logra uno de los mayores triunfos de los ferrocarrileros mexicanos.

De esta forma se consolida una etapa muy importante dentro de la lucha por la mexicanización de los ferrocarriles. Según Mario Gill, "la victoria del 17 de julio era la suma de todas las luchas anteriores condenadas por la burguesía porfiria

na como antipatrióticas, y que habían sido reprimidas con la - amenaza de muerte en nombre del orden y de la paz" (27).

En el desarrollo de la huelga de Despachadores de 1909 - hemos podido captar dos características que la hacen distinguir se de las demás: por un lado, era la primera vez que se preten día paralizar la totalidad de los talleres del país y, por el otro, la lucha sustentada, a diferencia los conflictos obreros anteriores no fue una lucha contra el capital ni contra la Empresa, ni tampoco se intentaba lograr beneficios económicos para los obreros ferroviarios, sino que, su objetivo fue el de - mantener la superioridad de los ferrocarrileros norteamericanos con respecto a los mexicanos.

Es así, que de acuerdo a la solución planteada en relación con la huelga de despachadores, se puede afirmar que el - triunfo obtenido por este medio benefició de manera muy importante a la Nación.

6.5 LOS CONFLICTOS OBREROS EN LOS INICIOS DE LA REVOLUCION.

A principios de 1910, comenzó a rumorarse en los círculos ferrocarrileros la renuncia de 45 maquinistas norteamericanos, a causa de un desacuerdo con el sistema de mexicanización que se había adoptado en la mayor parte de los ferrocarriles - del país (28).

Al decir de los dirigentes de la Compañía de los Ferrocarr

rriles Nacionales, este hecho no afectaba al servicio en lo más mínimo, dado que el número de empleados de esta categoría en todas las líneas excedía a los 500.

Como las plazas de los potenciales huelguistas fueran cubiertas inmediatamente por trabajadores mexicanos, aquéllos -- apelaron a sus compañeros, conductores y maquinistas, con el fin de que se adhirieran a su movimiento.

El 10 de enero, los conductores americanos se reunieron a discutir la manera mas adecuada de asegurarse sus puestos -- dentro de los ferrocarriles nacionales. Los acuerdos a que se llegaron, según Rodea fueron los siguientes:

- 1o. que la Dirección de los Ferrocarriles Nacionales reconociera oficialmente a las organizaciones americanas, representativas del interés de conductores y maquinistas;
- 2o. que de no acceder la Empresa a dichas peticiones, se efectuara una huelga general, a partir del 21 de enero de 1910;
- 3o. que todos los ferrocarrileros de Texas, por mandato de las órdenes declaran el boycot en contra de los trenes manejados por mexicanos;
- 4o. que por lo menos el 50% de los empleados -- ferrocarrileros continuaran siendo extranjeros (29).

Dado que la Junta Directiva de la Empresa mantuvo su actitud inicial en el sentido de demostrar a los americanos que sobraban elementos para sustituirlos en caso necesario, aqué--

llos cedieron en sus pretensiones. Así, los altos funcionarios de las Líneas Nacionales garantizaron que en adelante la ocupación de las vacantes sería preferente para los mexicanos. Ambas partes firmaron un acuerdo de solución al conflicto el 9 de febrero (30).

En junio de 1911 se efectúa una huelga en el interior -- del Departamento de paileros de los Talleres de Aguascalientes. La causa de la rebelión fue, según "La Voz de Aguascalientes", la negativa de la Empresa de destituir al jefe Mr. Belford, quien trataba muy mal a los empleados y además cobraba la herramienta que empleaban en el trabajo.

Dada esta situación, los paileros presentaron un recurso al superintendente de maquinaria. Mr. Schneider, pidiéndole la remoción de Belford. Dicho curso fue presentado el 20 de junio a las 10 de la mañana.

Al día siguiente, fueron llamados por Schneider los operarios Fi del Juárez, Valentín Martínez y Exiquio -- Pedroza, por haber sido ellos quienes firmaron el documento antes mencionado. Manifestó que Belford no podía ser removido -- dada su utilidad a la Compañía. Ante ello, los paileros se declararon en huelga y, en el más perfecto orden, salieron del taller 350 operarios.

Cerca de las 5 de la tarde, conferenciaron Tomás Ocampo, Jefe Político de la Capital, el Lic. C. A. Salas López, - -

Schneider y Belford llegando a la resolución de que todos los paileros declarados en huelga no volvieran al taller, disposición que incluía también a los contratados, quienes resultarían afectados puesto que no se les devolverían las sumas que se les habían retenido de acuerdo a las bases del contrato.

Los contratados, por su parte, no faltaron al trabajo al día siguiente del estallido, pero el mismo Schneider les dijo que regresaran hasta el lunes próximo, para dar tiempo a la solución de las dificultades entre paileros y superintendencia.

Dada la solución al conflicto planteada por el superintendente Schneider, los huelguistas recurrieron al Gobernador Estatal, Alberto Fuentes, para que interviniera en la restitución a los paileros en sus puestos y no se les quitara el derecho de queja cuando hubiera motivo para ello (31).

Desconosco la respuesta de Fuentes, razón por la cual, ignoro también las consecuencias de este conflicto.

6.6 LA HUELGA DE 1912.

Una de las huelgas más importantes a nivel nacional, fue la que, dirigida desde Aguascalientes, se generalizó por toda la red ferroviaria mexicana a fines de 1912 y principios de 1913.

Esta huelga fue planteada a la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales por las siguientes organizaciones gremiales:

Unión de Caldereros Mexicanos, Unión de Herreros Mexicanos, - Gran Liga de Carpinteros Mexicanos y Asociación de Moldeadores y Modelistas Mexicanos (32). Todos estos grupos se hacían representar por la Unión de Mecánicos Mexicana, cuya sede fue -- trasladada, en 1912, de Chihuahua a Aguascalientes.

Hemos de inscribir el conflicto de 1912-13 en una etapa políticamente problemática dentro del país en la cual la carencia de la vida comenzaba a repercutir en la economía de los -- obreros que, además, estaban siendo obligados a trabajar en -- los talleres ferroviarios de 12 a 13 horas diarias.

Aunque nos parezca objeto de un estudio más profundo, -- queremos señalar que como el primer antecedente de la huelga -- vemos la respuesta negativa de la Empresa a una petición formulada por los mecánicos unionistas de 1906 (33): El pactar las condiciones de trabajo bilateralmente, acabando de este modo, con la práctica de establecerlas la Compañía sin el curso de los trabajadores.

Con este propósito, el 20 de agosto de 1912 la Unión de Mecánicos Mexicana se dirigió a la dirección del Departamento del Trabajo exponiéndole que, tratando de subsanar la carencia de un reglamento que rigiera los Talleres de las Líneas Nacionales, solicitada su mediación para poder promover una reunión entre obreros y delegados de la Empresa para que, de común -- acuerdo, se aprobara un Proyecto de Reglamento elaborado por -

ellos.

El Departamento del Trabajo, por su parte, había dado pie para que la Unión de Mecánicos Mexicana confiara en que sus peticiones serían atendidas. A pesar de ello, y como un indicador de que la Compañía de Ferrocarriles Nacionales consideraba que las relaciones de trabajo debían establecerse sólo entre la Empresa y cada uno de los trabajadores por separado, la Oficina General del Superintendente del Departamento Mecánico de los Ferrocarriles Nacionales de México expidió el 20 de octubre, las "Instrucciones Generales para los Talleres", unilateralmente formuladas y aprobadas por la Empresa. En ellas se anotaban que:

- a) La jornada de trabajo será de 10 horas (excepto los sábados en que trabajarán 9 y se pagarán 10);
- b) El maestro mecánico tiene facultad para modificar horas de entrada y salida;
- c) Los empleados de cada taller pueden designar los días de fiesta que deseen (esta práctica se llevará a cabo por talleres y no por una minoría);
- d) La paga de un día y medio de salario a los trabajadores que laboren en días festivos;
- e) Cuando sea preciso efectuar una reducción de gastos en un taller se hará reduciendo personal y no las horas de trabajo (34).

De acuerdo con el periódico de la época llamado "Nueva Era", era reglamento impuesto a los Ferrocarriles contenía severos castigos por causas muchas veces insignificantes.

En efecto, se penaba con fuertes castigos a los que faltaban al trabajo sin previo aviso; por lavarse o arreglarse a la salida del Taller antes de la hora reglamentada; porque la hora que se les concedía los sábados debía ser suficiente para que los obreros arreglaran todos los asuntos pendientes; por llegar tarde al trabajo o mostrar indiferencia a las órdenes que recibieran; por fumar durante las horas de trabajo; por no pagar sus deudas legales a dar lugar a que se embargara el sueldo; por prestar dinero a sus compañeros; por hacer rifas; por intentar cobrar más tiempo del que hubieran trabajado; por cambiarse el nombre por quebrar la maquinaria o herramienta o por ser incapaces de manejar la que se les encomendara; por cuestiones de religión, de política o sociedad, puntos sobre los que se les prohibía terminantemente hablaran la menor palabra dentro de los talleres.

Los obreros opinaban del nuevo reglamento que, lejos de suprimir los defectos de la Compañía, era atentatorio contra los intereses de ellos: La Empresa prohibía el derecho de queja ante los jefes aduciendo que ella era la única que podía medir las faltas de los obreros. La Constitución les daba el derecho de asociarse libremente mientras la Empresa se los negaba.

La reacción de los obreros ante tal situación fue la de volver a acudir al Departamento del Trabajo para protestar por la imposición del Reglamento. Como no fueron atendidos, regresaron el 30 de noviembre, pero esta vez "dispuestos a llegar a los medios mas rígidos y extremos si su petición no era escuchada" (35).

Por ello, Ramos Pedrueza, director del Departamento de Trabajo, se comunicó con el Gerente General de Ferrocarriles, A.A. Clark, en los siguientes términos:

Usted ya sabe como están los trabajadores de des contentos. El Departamento del Trabajo quiere evitar conflictos; averigüe el asunto para el -- caso proceda con la debida justificación.

Una de las atribuciones del Departamento del Trabajo es procurar arreglo equitativo entre Empresarios y trabajadores; pero a la Gerencia -- corresponde aceptar o rechazar la mediación. Sin embargo, recuerde, Gerente, que es importante -- que los del Departamento del Trabajo comprobemos ante los miembros de la Unión de Mecánicos Mexicana que ha sido útil su concurrencia al Departamento.

Acuérdese que fue la Unión de Mecánicos Mexicana la que prestó algún servicio a esa Compañía, evitando que estallara la huelga de julio próximo -- pasado (36).

Entre tanto, la Unión presentaba un contrarreglamento en el que, entre otros, se establecían los siguientes puntos:

- Las horas de trabajo en talleres y casas redondas harán de 8 por día;
- Según las diferentes estaciones, la hora de entrada y salida se sujetará a variaciones, de acuerdo con el maestro mecánico o el superintendente con la mayoría de los trabajadores, a través de su Comité de Ajustes.
- En todos los talleres se dará una hora de descanso al medio día para que los operarios tomen sus alimentos.
- El obrero está obligado a asistir a sus labores, a desempeñar los trabajos que se le confíen, a no faltar sin causa justificada, y en este caso dar aviso al maestro de quien dependa.
- Una vez reconocido por la Empresa el Comité de Ajustes en cada Taller, obrará conforme a lo establecido en este Reglamento.
- Al solicitar el trabajo todo obrero presentará al mayor domo sus cartas de servicio o certificados de trabajo y, si careciera de ellos, se sujetará a un examen práctico de conocimientos.
- Los cabos, mayordomos y obreros de primera pagarán \$1.50 mensuales para el sostenimiento del hospital, los obreros de segunda un peso y los ayudantes, contratados o aprendices, 50 ¢.

Los gremios que junto con el de mecánicos plantearon la huelga, presentaron algunas adiciones a este reglamento. Así,

la Unión de Caldereros añadía una reglamentación salarial para los obreros de primera; la Unión de Herreros anotaba las bases para clasificar las características al trabajo y salario de las diferentes categorías de sus asociados; la Gran Liga de Carpinteros, la Unión de Pintores y la Asociación de Moldeadores y Modelistas pedían también modificación de salarios (37).

A principios de diciembre cuatro comisionados de la Unión se entrevistaron, en la ciudad de México, con el Gerente General de Ferrocarriles. Ambas partes llegaron a un acuerdo y redactaron el Reglamento de conformidad y a satisfacción de los Mecánicos. La matriz de la UMM, empero, juzgo inaceptable lo acordado por sus representantes y resolvió emplazar a huelga el 24 de diciembre.

Como el emplazamiento se hizo por 24 horas, la compañía se declaró imposibilitada para solucionar todo en ese lapso. Dado que el Departamento del Trabajo tomó partido a favor de aquella, los trabajadores comenzaron su huelga el día 26 del mismo mes.

Ante la actitud adoptada por los huelguistas, la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos se propone servir de puente entre las partes en conflicto, a pesar de su actitud parcial a favor de la Empresa. Al ver esto, la Unión de Mecánicos Mexicana no aceptó la mediación de la Alianza. Así, los arreglos que en adelante tuvieran la Compañía y los representantes de los huel

guistas, se harían directamente con el Departamento del Trabajo.

Por su parte, para cesar el movimiento, los huelguistas proponían como indispensable la concesión de los siguientes -- puntos:

- a) reducción de horas de trabajo a 8 por día;
- b) reconocimiento oficial de cada una de las agrupaciones confederadas;
- c) en caso de economías, reducción de horas de trabajo y no de personal;
- d) destitución de jefes o mayordomos que den malos tratos a los operarios;
- e) restitución de sus empleos a quienes fueron expulsados a causa del Reglamento de la Empresa;
- f) que todas las personas que tomaron parte en la huelga sean, sin excepción, puestos de nuevo en sus empleos (38).

Además de estas demandas, que eran las cláusulas que los trabajadores exigían fueran cumplidas como condición para retornar al trabajo, estaban otras cuya resolución habría de ser -- mediata: 30 días para establecer la clasificación de salarios y 3 meses para resolver a favor de los huelguistas lo referente a la beneficiencia y las indemnizaciones. En caso de que -- la Empresa no cumpliera ésto último, la huelga sería nuevamen-

te declarada (39).

Estas disposiciones, dice Rodea, están contenidas en la circular número 13 que la Secretaría General de la Unión de -- Mecánicos Mexicana envió a sus dependencias el primero de enero de 1913. Además de la firmación del Departamento del Trabajo según la cual él mismo gestionaría ante ferrocarriles la -- aceptación del Reglamento, las huelguistas quisieron presionar por otro lado: en aquel documento amenazaban extender la huelga a todo el sistema ferroviario y a otros gremios si para el 4 de enero no estaban resueltas sus peticiones.

La huelga general, no estalló ya que la Empresa, había -- aceptado en principio uno de los puntos del pliego petitorio, hecho que indicó a los unionistas que las cosas marcharían por buen camino.

En efecto, las negociaciones entre la Empresa y los trabajadores, mediando entre ambos el Departamento del Trabajo, -- fueron iniciadas el 7 de enero en la capital de la República. -- Ese mismo día Ferrocarriles respondió a cada una de las peticiones de los obreros aceptando unas, adoptando otras y rechazando las más.

El 11 de enero, dice Rodea, el conflicto quedó prácticamente solucionado, debiendo, el día 13, regresar los huelguistas a sus labores. El convenio que dió fin a la huelga fue el siguiente:

- a) las horas de trabajo serán 10 por día, con un aumento del 10% sobre los salarios actuales;
- b) cuando sea necesario hacer economía, se reducirán las horas de trabajo en lugar del personal;
- c) los Comités de Ajustes de empleados, tendrán derecho a las mismas condiciones y pases que se conceden a -- los empleados en otros ramos del servicio;
- d) los empleados que abandonaron el servicio serán restituidos en sus antiguos empleos sin perjuicio ni represalia alguna (40).

Por nuestra parte, vemos tres innovaciones introducidas en el trabajo de los obreros ferrocarrileros, a partir de esta huelga:

1.- Se esboza un convenio colectivo de trabajo en el sentido de que los trabajadores no serán en adelante, tomados en cuenta como individuos aislados y distintos del resto, sino que su trabajo, sus salarios, sus prestaciones, serán reglamentadas - tomando en consideración la situación común de los compañeros del departamento y del ramo;

2.- La creación de un Comité de Ajustes según el cual, las decisiones serían tomadas bilateralmente mediante acuerdo conjunto Empresa/Trabajadores;

3.- Aunque perfectamente explicable desde el punto de vista -- del "cambio de dueño" de la empresa ferrocarrilera y de la progresiva mexicanización del personal, esta huelga no fue dirigi

gresiva mexicanización del personal, esta huelga no fue dirigida contra los trabajadores extranjeros, sino directamente contra el capital.

6.7 OTROS CONFLICTOS OBREROS.

En abril de 1919 los mecánicos unionistas del taller de Aguascalientes fueron a la huelga porque la Superintendencia General de los ferrocarriles no atendió a sus peticiones de re instalación de un mecánico que, afirmaban, había sido injustamente separado de su trabajo. Además, se añadía el cese de uno de los mayordomos de sección.

El día 14, el Superintendente General de los Ferrocarriles comunicó al Gobernador del Estado que, dados los desórdenes originados por los empleados de los Talleres, se había visto obligado a cerrar los departamentos en que trabajaban los sublevados.

En la misma fecha, el Presidente Municipal tuvo una reunión con el secretario y el tesorero de la Unión de Mecánicos Mexicana y les manifestó que la empresa seguía mostrándose reuente a acatar las peticiones de los huelguistas.

Durante el desarrollo de este conflicto podemos notar una alianza entre el Superintendente General, el Gobernador del Estado y el Superintendente de Talleres, que tomaron el partido de la Empresa. Al contrario, parece ser que la acti-

tud del Presidente Municipal favorecía en todo momento la causa de los ferrocarrileros. De esta manera, el mismo día 14, el Gobernador Aurelio L. González solicita a Venustiano Carranza una guarnición de 50 hombres la cual, decía serviría para dar garantías a la Empresa. Carranza, por su parte, respondió favorablemente a la petición, lo cual, no obstó para que J. Dorantes Macotela, Superintendente de Talleres informara al Gobernador el día 18 que pese a la presencia de los soldados, los obreros insistían en su movimiento. El día 22 Pérez, Superintendente General, junto con Dorantes, se comunican telegráficamente que muchos obreros estaban ya regresando a sus labores normales.

Por otra parte, la Alianza de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras, viendo la actitud tomada por Carranza en el conflicto, pide a éste cese las persecuciones de jefes ferrocarrileros añadiendo que obran en su poder documentos que acreditan la validez de la lucha de los mecánicos.

La arriba anotada actitud del Presidente Municipal de la Capital, Rodrigo Palacio, a favor de los obreros es mostrada en una carta en la que Dorantes Macotela se dirige al Gobernador acusando a aquél de ayudar desmedidamente y ofrecer protección al gremio de operarios que entonces estaban fuera de sus labores. El Superintendente, en concreto, basa su acusación en el auxilio que el Jefe del Ayuntamiento prestó a un obrero que quería recuperar sus herramientas.

En esta línea, y al ver Palacio el día 23 que se insiste en acusar a los trabajadores, vuelve a dirigirse a González pidiéndole disponga se intercepten las oficinas telegráficas -- para que los obreros huelguistas pudieran seguir tergiversando el desarrollo de los hechos. Además, solicita envíe a una persona de confianza para que asista a las juntas celebradas por las agrupaciones de trabajadores.

Debido a la "labor disolvente dentro del gremio que representan" Mocotela vuelve a dirigirse al Ejecutivo Estatal -- solicitando sanciones para 19 obreros. Esta comunicación es extendida a Palacio quien contesta que, en efecto, se aprehenderá a los instigadores si aquello de lo que se les acusa se trata de un flagrante delito.

Finalmente, el día 26, el Superintendente de Talleres -- avisa que, a partir del lunes 28, la totalidad de las labores será reanudada, quedando abiertas las puertas del taller para todos los operarios de orden y buena voluntad. Además, informa a los trabajadores el retiro de la disposición según la -- cual sólo podrían regresar al trabajo quienes proporcionaran -- cartas que reivindicaran su conducta. El Superintendente justificaba ese retiro agruyendo que, como ya muchos obreros habían regresado, el problema radicaba en unos cuantos individuos "agitadores y mal intencionados" (41).

A principios de la década de los 20's, con una situación Nacional muy particular en el sentido de que la Guerra Civil - habfa ya finalizado, en el ámbito político la fuerza organiza- da representada por las agrupaciones ferrocarrileras, que ya - ha quedado manifestada a través de este capítulo, se constitu- yó en la manzana de la discordia de las fuerzas políticas que, en México, luchaban por el poder.

De hecho, dice Gill, las contradicciones entre los diri- gentes políticos repercutían sobre los trabajadores ferrovia- rios, situación que hizo crisis durante el Primer Congreso Fe- rrocarrilero, iniciado el 13 de diciembre de 1920 en la capi- tal del país y al cual asistieron representantes de las si- - guientes organizaciones: Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, Asociación de Moldeadores y Aprendices, Orden de Maquinistas - y Fogoneros de Locomotoras, Sociedad Mutualista de Despachado- res y Telegrafistas Ferrocarrileros, Sociedad Ferrocarrilera, Departamento de Vía, Unión de Auditores de Trenes Ferrocarrile- ros, Unión de Caldereros y Aprendices, Unión de Cobreros, Hoja- lateros y Ayudantes, Unión de Carpinteros y Similares, Unión - Internacional de Forjadores y Ayudantes, Unión de Mecánicos - - Mexicana, Unión de Aprendices y Ayudantes Mecánicos, Unión de Modelistas, Unión de Pintores, Unión de Conductores, Maquinis- tas, Garroteros y Fogoneros (42).

En el Congreso, es oportuno anotar, las corrientes po- líticas del momento, los partidarios de la Huerta y los de --

Obregón, protagonizaron su choque.

El 17 de enero de 1921, todas las agrupaciones mencionadas, con excepción de la última, firmaron la Constitución de la "Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana".

Sobre la discrepancia de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, Rodea afirma que dicha organización rompió con el Congreso debido a profundos desacuerdos en contra, precisamente de la Confederación de las asociaciones de trabajadores del ramo.

El presidente de la Huerta, por otro lado, era partidario de la fusión, pero muy otra había de ser la actitud del presidente electo, Alvaro Obregón.

En efecto, el 9 de febrero de 1921 la Confederación, mediante una comisión, se presentó a Francisco Pérez, Director de los Ferrocarriles Nacionales, para solicitarle su reconocimiento oficial, el cual fue negado. Hay que anotar que el señor Pérez era partidario de Obregón.

Ante esta actitud, la Confederación decide tomar medidas drásticas, con lo que comenzó a rumorarse sobre la realización de un paro de actividades por parte de los trabajadores. Amenaza contra amenaza, Pérez declaró, que la huelga no contaba con muchos simpatizantes dentro de aquéllos, ni era motivo de preo

cupación para la Empresa que aquello fuera verdadero, dado que había una suficiente cantidad de obreros que, sin duda, se -- prestarían para ocupar las vacantes dejadas por los huelguis--tas.

Con todo, los Confederados emplazaron, el 14 de febrero, la huelga para diez días después. Entre las causas del movimiento encontramos las siguientes: la ya anotada negativa de la Dirección de Ferrocarriles de reconocer la Confederación; - el desconocimiento por parte de aquélla, de los gremios constituyentes de la segunda; las calumnias que la Dirección dirigió contra el Congreso de Sociedades Ferrocarrileras, las numero--sas violaciones a los contratos de las agrupaciones confederadas; el empeño de Francisco Pérez por hacer discordar los elementos de las sociedades formadas; la nula protección de "un - departamento de los Ferrocarriles", al celebrar contratos con empresas extranjeras, etc. (43).

Entre tanto la Confederación preparaba la huelga, la -- Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros se - dirigió al Presidente de la República a expresar su decisión - de no secundar el movimiento pidiendo, además, garantías para que sus agremiados siguieran en sus puestos. Obregón les respondió que, al igual que ellos, no encontraba justificación -- para la resolución tomada por los confederados.

El director de los Ferrocarriles, por su parte, calificó de "pretextos" las causas expuestas por los huelguistas potenciales refutándolas una a una.

Volviendo al asunto de los esquiroles, el director afirmó: "La Dirección General está dispuesta a no transigir con -- los huelguistas, pero si la misma dirección accede a entrar en pláticas con ellos, será solamente bajo la base de que los empleados que hayan ocupado puestos abandonados los conserven -- sin que por ninguna circunstancia sean removidos por los huelguistas que los ocupaban anteriormente" (44).

Como la huelga estaba emplazada para el día 24, desde el 22 las tropas resguardaron estaciones y talleres ferrocarrileros, "por lo que pudiera ofrecerse", y mientras tanto la Confederación decidió posponer la fecha del estallido de la huelga para un día después del anunciado.

Este día la Empresa reiteró su ofrecimiento de "todas -- las garantías a los sustitutos de los huelguistas" y a los -- que, dentro de éstos, se comprometieran a comportarse dentro -- del orden.

Justamente, para traer obreros sustitutos, los cuales, -- por cierto, no se encontraban en el país en número suficiente, la Dirección de Ferrocarriles envió a los Estados Unidos a un señor Bugarini, quien logró emplear a 642 hombres (45).

Luego de aclarar que no tenían mas interés que proteger y robustecer las organizaciones obreras, los huelguistas, por su parte, presentaron a Obregón su pliego petitorio. Empero, el Primer Magistrado propuesto un acuerdo mediante el cual habría de suspender el paro previo al reconocimiento de la Confederación. El resto de los puntos (salarios, indemnizaciones, garantías, etc.) sería resuelto posteriormente.

Por último, la huelga fue levantada paulativamente a partir del 12 de marzo, llegando hasta el 21 del mismo mes día en que el conflicto quedó definitivamente solucionado.

Con esta huelga nos enfrentamos ante un hecho nuevo dentro del movimiento obrero ferrocarrilero en nuestro país: sus móviles no habremos de encontrarlos mas que al interior del movimiento mismo y no ya en la lucha contra un factor externo, - llámese "destitución de tal o cual jefe", "expulsión de tal o cual grupo nacional", etc., sino precisamente, en la lucha de los propios trabajadores por hacer valer su derecho de asociación.

6.8 LA GRAN HUELGA DE FERROCARRILES (1926-1927).

A fines de 1926 y principios de 1927 surge una de las huelgas mas importantes de las realizadas en el gremio ferroviario. En el contexto en que se inserta esta huelga se encuentra en su apogeo la dictadura Callista, manifestándose sobre -

todo, en una actitud reaccionaria. Esta postura de Calles, - para Valentín Campa, fue la consecuencia de la acumulación de capitales realizada a través del control del Estado.

La manifestación mas relevante de la postura callista -- fue su orientación hacia un entendimiento con el imperialismo norteamericano, estableciendo relaciones comprometedoras con - Mr. Morrow, Embajador del país del Norte. Suspendió el reparto de tierras, declarando terminada la Reforma Agraria y reprimió violentamente las huelgas, casi todas ellas contra-imperialistas (46).

El General Calles, por su parte, consideró conveniente - atraerse al proletariado y, para ello, nada mas fácil que colocar estrategicamente a Morones, quien a su vez, obtuvo un -- acuerdo de uno de los Congresos de la CROM mediante el cual la organización apoyaría al gobierno callista con todas sus fuerzas.

Con este objeto, Morones fue nombrado titular de la cartera de Industria, Comercio y Trabajo, secretaria que, por su parte, era el tribunal máximo que decidía todas las cuestiones entre obreros y patronos y mediaba en las pugnas intergremiales.

Las huelgas, según Elfas Barrios, siempre fueron condenadas como antipatrióticas por la secretaria que Morones tenía a su cargo debido a dos razones:

- 1.- Porque iban a lesionar la médula del imperialismo y;
- 2.- Porque los ferrocarrileros no habían querido sumarse a quienes se encontraban sometidos a la mescuerna Calles-Morones (47).

Por ende, se inició un proceso de hostilización hacia los gremios ferrocarrileros. Su respuesta, y en concreto, el más combativo de ellos: la Unión de Mecánicos Mexicana, fue la resolución de ir a la huelga en diciembre de 1926. ¿Los objetivos?: intentar detener las destituciones del servicio de sus miembros y la actitud del Gobierno de Calles de apoyar a la CROM de Morones, quien pretendía incrustar a sus propios miembros en los Ferrocarriles Nacionales (48).

Por otra parte, en noviembre anterior se había celebrado el Tercer Congreso Ferrocarrilero, que transformó la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras en Confederación de Comunicaciones y Transportes (CTC). Dentro de ella había tres federaciones ferrocarrileras: la que enrolaba a los elementos de oficina y actividades similares: la de los trabajadores de los talleres y la constituida por los trabajadores de transportes, incluyendo a los de vía (49).

Los mecánicos, por su parte, tenían grandes problemas con los ferrocarriles Nacionales, siendo uno de los más serios la intervención que el Cronismo pretendía tener en sus asuntos. Por ello, esta Federación propone una huelga general el

13 de diciembre de 1926 que en el curso del mismo mes se extendió por todo el sistema de los Ferrocarriles Mexicanos.

Fue en este punto en que la intervención de Calles se reveló en toda su brutalidad: por medio de Luis Napoleón Morones ordenó la protección de los esquiroleros de la CROM por el ejército.

Según Valentín Campa y Elías Barrios, el verdadero héroe de la huelga lo fue la organización llamada "El Escuadrón de Hierro", que se disgregó por todo el sistema para organizar el movimiento y llevar a cabo la huelga. Así, Francisco Berlanga estaba en el sureste, Carlos Pendón en Guadalajara, Hernán Laborde en el Noreste y Elías Barrios, líder del Escuadrón, en el Distrito Federal (50).

Al iniciarse la huelga, intervino la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo en calidad de mediadora. En primer lugar, llamó a la Empresa y los mecánicos, y después de discutir los puntos para llegar a un acuerdo, que nunca se logró, la Secretaría se afilió a Ferrocarriles Nacionales declarando ilícita la movilización y autorizando a esta compañía para sustituir a los huelguistas. Estos, por su parte, se dirigieron al Presidente Calles a denunciar el empeño de Morones de terminar con la Confederación. Calles no contestó a los trabajadores y la Gerencia se negó a recibirlos.

Mientras tanto, la huelga logró la solidaridad de algunos de los organismos, aún internacionales. Así, el Sindicato Ferrocarrilero de la Unión Soviética envió una cooperación colectada entre sus miembros, la cual fue recibida por la CTC y destinada a la compra de víveres y gastos propios de la huelga. También se solidarizaron los telefonistas de Ericcson en Estados Unidos, y varios sindicatos textiles realizaron paros (51).

La CTC presentó una demanda de amparo contra el fallo de ilicitud, el cual les fue concedido. La respuesta del Gobierno de Calles ante este hecho, fue la de decretar la creación de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, el día 17 de septiembre de 1927.

Aparece como profundamente significativo el dictamen del primer fallo emitido por la Junta, en contra del movimiento ferrocarrilero, porque "no constitufa, en realidad, una huelga, sino simplemente un abandono de trabajo y, por lo tanto, la Empresa no incurria en ninguna responsabilidad al cubrir las plazas vacantes" (52). Al día siguiente, la Suprema Corte de Justicia confirmó la resolución de la Junta.

La respuesta ante este hecho fue la de realizar una huelga de hambre en la puerta de la Suprema Corte.

Emilio Portes Gil, entonces presidente de la República, se alarma y decide hablar con los dirigentes del movimiento. -

En esta plática ofrece a los trabajadores que, si levantan la huelga, de inmediato se ordenaría el regreso de los huelguistas con su derecho de antigüedad.

La huelga se levantó y Portes Gil cumplió su promesa aunque, de todos modos, la Gerencia formula una "lista negra", -- prohibiendo la reinstalación de varios de los dirigentes y activistas que no lograron, sino hasta 1935, su reinstalación -- (53).

La característica principal de este conflicto fue la dura represión de que fue objeto por parte del Gobierno de -- Calles. Por otro lado, y como consecuencia de ello, la intervención directa de la CROM, constituida en una organización cuyo interés primordial podría ser cualquiera, con excepción de la causa obrera.

Finalmente, en lo que respecta a conflictos obrero/patronales, es importante señalar que en la época estudiada, se registran además de otros conflictos de menor significación, -- 8 huelgas de los obreros ferrocarrileros que tuvieron gran importancia para la empresa ferroviaria.

En términos generales se puede decir que de los gremios ferrocarrileros, el que destacó debido a su combatividad fue la Unión de Mecánicos Mexicana, puesto que de los ocho conflictos estudiados tuvo una participación relevante en 6 de ellos, algunas veces dirigiendo los movimientos (huelgas de 1906, --

1912-13, y 1926-27), y otras participando activamente en ellos (conflictos de 1894, 1905 y 1921).

Entre las causas de los movimientos obreros encontramos: malos tratos, salarios bajos, contratación de empleados extranjeros, desconocimiento de las organizaciones obreras, intrusión de otras organizaciones en el sistema ferroviario, etc.

En cuanto a peticiones de los obreros encontramos como constante el aumento de salarios, reducción de la jornada de trabajo, restitución de los huelguistas en su trabajo y algunas otras prestaciones y servicios para los obreros.

La respuesta de la Empresa durante estos ocho conflictos fue siempre la de estar a favor del capital, actitud que se manifestó, como ya lo hemos visto a lo largo de este capítulo, de diversas formas: despido de los huelguistas, imposición de esquiroles, apoyo a desiciones gubernamentales, etc.

La respuesta del Gobierno, por su parte, se manifiesta siempre en el apoyo que presta la Empresa, llegando aún hasta el extremo de militarizar la compañía con el objeto de reprimir las huelgas.

En lo que respecta a la duración de los conflictos es importante observar que, durante los conflictos estudiados, varían de 48 horas hasta llegar a los 17 días; relación que por su parte, nos muestra que la lucha de los obreros se iba cons-

tituyendo poco a poco y que las organizaciones obreras cobraban fuerza, puesto que vemos que el conflicto de 1907 fue el que tuvo una duración de menos de 48 horas y su duración va aumentando poco a poco en el transcurso de las siguientes huelgas hasta llegar a la huelga de 1912-13 con una duración de 17 días.

En el punto que se refiere a los logros obtenidos por los obreros, es decir, sus reivindicaciones, se encuentran: el reconocimiento, tanto de la Unión de Mecánicos Mexicana como de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, como las organizaciones representativas de los obreros ferroviarios, el aumento de salarios, la reducción de la jornada de trabajo y, en la mayoría de los casos, la reinstalación de los huelguistas en sus puestos.

Finalmente, en lo que a consecuencia de los movimientos obreros ferrocarrileros propician, se observó como uno de los elementos mas relevantes la consolidación del proceso de mexicanización de las líneas nacionales y el esbozo de un convenio de trabajo, por otro lado, y siendo uno de los factores importantes por los cuales surge el movimiento de los obreros, vemos que en el año de 1933 se constituye el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

Estas relaciones pueden verse en el cuadro que insertamos a continuación y es posible concluir que el movimiento

obrero ferrocarrilero de Aguascalientes, fue un movimiento que debido a la situación geográfica del Estado, a la combatividad de los obreros, a las condiciones de trabajo de la Empresa ferroviaria etc., tuvo, durante la época estudiada gran importancia; pero, dicho movimiento se debe, pensamos, en gran parte a los lazos de los obreros ferroviarios del Estado con otras organizaciones del ramo, existentes a nivel nacional.

NOTAS AL CAPITULO 6

- (1) AUGUSTE M. H., "La investigación sobre la Historia del Movimiento Obreros en la Universidad Autónoma de Puebla", en Movimiento Obrero en Puebla. Siglo XX., Avances de Investigación I., U.A.P., Instituto de Ciencias. Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero, México, 1979, p. 3.
- (2) RODEA M.N., Historia del Movimiento Obreros Ferrocarrilero 1890-1943. México, 1944, p. 289.
- (3) Idem., pp. 82-83.
- (4) Idem., pp. 290-291.
- (5) El Republicano, Periódico Oficial del Gobierno del Estado, Aguascalientes, 15 de septiembre de 1904, pp. 6-7.
- (6) KENNETH TURNER J., México Bárbaro, Ed: Epoca, México, 1978 p. 181.
- (7) La Voz de Aguascalientes, Aguascalientes, 21 de julio de 1906, p. 4.
- (8) Ibid.
- (9) RODEA M.N., Op. Cit., p. 307; GILL M., Los Ferrocarrileros, Extemporáneos, México, 1977, pp. 55-56.
- (10) RODEA M.N., Op. Cit., p. 311
- (11) El Republicano, Periódico Oficial del Gobierno del Estado, Aguascalientes, 23 de septiembre de 1906, pp. 1-2.
- (12) La Voz de Aguascalientes, Aguascalientes, 4 de agosto de 1906, p. 3.
- (13) RODEA M.N., Op. Cit., pp. 316-317
- (14) La Voz de Aguascalientes, Aguascalientes, 18 de agosto de 1906, p. 1.

- (15) Idem., 11 de agosto de 1906., p. 1; Puede verse también :
RODEA M.N. Op. Cit., pp. 308-309.
- (16) La Voz de Aguascalientes., Aguascalientes, 8 de septiem--
bre de 1906 p. 2.
- (17) RODEA M.N., Op. Cit., p. 318
- (18) El Pafs. Diario Católico, México, D.F., 23 de junio de
1907, p. 1 Puede verse también: RODEA M.N., Op. Cit., p.
319.
- (19) La Voz de Aguascalientes, Aguascalientes, 12 de diciembre
de 1907.
- (20) CLARK M.R., La Organización Obrera en México, Era., Co--
lección Problemas de México, México, 1979, p. 19.
- (21) La Voz de Aguascalientes, Aguascalientes, 3 de abril de -
1908, puede verse también: El Observador, Semanario Inde
pendiente, Aguascalientes, 4 de abril de 1908, p. 2.
- (22) El Clarín, Semanario de Aguascalientes, 10 de abril de --
1909.
- (23) Idem., 1º de mayo de 1909.
- (24) El Pafs, Diario Católico, México, D.F., 16 de julio de --
1909, p. 1. Puede verse también: RODEA M.N., Op. Cit., -
p. 353.
- (25) El Pafs, Diario Católico, México D.F., 17 de julio de --
1909, pp. 1-2.
- (26) Idem., 18 de julio de 1909, pp. 1-2.
- (27) GILL M., Op. Cit., p. 64
- (28) El Clarín. Semanario de Aguascalientes, 8 de enero de --
1910.
- (29) RODEA M.N., Op. Cit., pp. 381-382. Véase también: GILL -
M., Op. Cit., p. 353.

- (30) RODEA M.N., Op. Cit., pp. 395-396.
- (31) La Voz de Aguascalientes. Aguascalientes, 23 de junio de 1911.
- (32) El Clarín. 23 de noviembre de 1912; Puede verse también WOLDENBERG J., "La Huelga de la Unión de Mecánicos Mexicana 1912-1913" En Solidaridad. Voz de la Insurgencia Obrera y Popular. Primera parte, No. 196, enero de 1980, p.--80.
- (33) Ver p. 158 de nuestro trabajo. "Peticiones de los mecánicos huelguistas de 1906".
- (34) WOLDENBERG J., Art. Cit., pp. 26-27.
- (35) El Clarín, 23 de noviembre de 1912.
- (36) Ibid.
- (37) RODEA M.N., Op. Cit., pp. 412-415.
- (38) Idem., p. 421
- (39) WOLDENBERG J., Art. Cit., 2a. parte en Solidaridad, febrero de 1980. p. 30; Puede verse también: RODEA M.N., Op. Cit., p. 421.
- (40) RODEA M.N., Op. Cit., pp. 425-427; WOLDENBERG J., Op.Cit., p. 33, El Clarín, 11 de enero de 1913.
- (41) A.G.E.A., Secretaría de Gobierno, Caja 69, Exp. 325, 1919.
- (42) RODEA M.N., Op. Cit., pp. 213-214 y GILL M., Op. Cit., p. 67.
- (43) RODEA M.N., Op. Cit., pp. 447-448.
- (44) Carta de respuesta citada en Idem., pp. 451-452.
- (45) GILL M., Op. Cit., p. 67.
- (46) CAMPA V., Mi Testimonio. Memorias de un Comunista Mexicano, Cultura Popular, México, 1978, p. 33.

- (47) BARRIOS E., El Escuadrón de Hierro, Cultura Popular, -- México, 1978 p. 23.
- (48) GILL M., Op. Cit., p. 69; Veáse también: CAMPA V., Op. - Cit., p. 33
- (49) BARRIOS E., Op. Cit., p. 54.
- (50) GILL M., Op. Cit., p. 54; CAMPA V., Op. Cit. p. 37.
- (51) CAMPA V., Op. Cit., P. 38
- (52) GILL M., Op. Cit., p. 72
- (53) CAMPA V., Op. Cit., p. 39.

C O N C L U S I O N E S

En términos generales y tomando en consideración que, - como ya señalabámos en otra parte de nuestro trabajo, éste se compone de dos partes principales, la primera elaborada fundamentalmente con base a "contextos", a los entornos que rodearon la instalación de los ferrocarriles, (Nacional, de la Empresa y del Estado de Aguascalientes) y la segunda que comprende ya lo que podríamos llamar análisis sobre el Movimiento Obrero de los ferrocarriles Aguascalientes.

Así, nos ha quedado claro lo que en seguida anotamos.

En el espacio del Estado de Aguascalientes, el tendido de las vías y la instalación de los talleres, vinieron a modificar sustancialmente la estructura económica y social. De este modo, la capital se convirtió en un polo de atracción para los habitantes del resto de la entidad; se dinamizó la salida de la producción agrícola; resurgió la actividad minera; se incrementó el comercio principalmente a causa de la derrama salarial efectuada por la Fundición y el Taller; se dió lo que se ha llamado el paso del taller a la fábrica, es decir, la concentración en un sólo lugar de trabajo de varios centenares de individuos, con el consecuente decremento de las actividades artesanales y, por último, un cambio en las relaciones de trabajo, lo que significa que de pronto los trabajadores se encontraron compartiendo con otros obreros unas condiciones labora-

les, un empresario, una dependencia salarial, etc.

A propósito de esto hemos podido ver que en las condiciones de trabajo compartidas por el conjunto de los ferrocarrileros prevaleció una gran desigualdad entre trabajadores mexicanos y norteamericanos en perjuicio de los primeros, desigualdad que, por otro lado, fue desapareciendo gradualmente a partir de la nacionalización de la red ferroviaria. Por otro lado, se nota una desproporción muy grande en lo que a salarios de los trabajadores ferroviarios se refiere puesto que hemos encontrado dentro de la Empresa, y durante el período de nuestro estudio, a una gran cantidad de trabajadores que recibían un salario muy bajo, realizando precisamente las actividades más pesadas dentro de la Empresa, en contraste con otros empleados que ocupaban los puestos mejor remunerados.

En lo que se refiere a prestaciones y servicios para los obreros, se ha podido ver a lo largo del trabajo que aunque éstos contaban con la facilidad de tener acceso a una educación, o de tener en propiedad alguna casa, así como facilidad de tener atención médica en el hospital ferroviario, sin embargo, por otra parte, también recibían salarios bajos, malos tratos, se tenía inseguridad en cuanto a la posibilidad de conservar su trabajo, etc., elementos, todos que en su conjunción contribuyeron de manera importante, para el surgimiento del movimiento obrero ferroviario en el Estado.

Por otro lado y en cuanto a agrupaciones obreras se refiere es importante señalar que, durante la época capitalista, proceso que se vió favorecido de manera significativa con la introducción en el país de grandes industrias, dentro de las cuales, el sistema ferroviario, constituyó un elemento de gran importancia para la configuración de dicho proceso.

Dada esta situación, y en su conjunción con otros elementos, fue surgiendo poco a poco, la imperiosa necesidad de que los obreros realizaran diversos intentos de unificación para la defensa de sus intereses comunes.

Es importante señalar aquí que las diversas organizaciones obreras se fueron configurando poco a poco, pasando por diversas instancias: hermandades, asociaciones mutualistas, gremios, hasta llegar a la confirmación de los sindicatos.

Las organizaciones obreras ferroviarias, por su parte, continúan con este mismo esquema de configuración, dichas organizaciones, fueron constituyéndose poco a poco y conjuntamente con otras agrupaciones obreras de otros ramos hasta culminar, en 1933 con la creación del Sindicato de Trabajadores Ferro-carrileros de la República Mexicana (STFRM).

Las primeras organizaciones ferroviarias de Aguascalientes se iniciaron hacia la segunda década de nuestro siglo. -- Estas agrupaciones, en general, siguen en el mismo proceso de configuración que las organizaciones obreras a nivel nacional:

hermandades, asociaciones mutualistas, gremios y sindicatos.

Por otro lado, las organizaciones ferroviarias del Estado, aunque fueron constituidas como sucursales de las existentes a nivel nacional en el sistema ferrocarrilero, sin embargo, su importancia radica en que vinieron a jugar un importante papel en cuanto a la historia del movimiento obrero ferrocarrilero en El Estado. Algunas de ellas influyeron directamente en la obtención de ciertas reivindicaciones laborales debido al espíritu combativo de sus dirigentes, por una parte, y por otra, a la importancia que los talleres ferroviarios del Estado tenían en relación con el sistema ferrocarrilero a nivel nacional.

Pensamos, por otro lado, que la fuerza de estas organizaciones se debió en gran parte a la ubicación geográfica del Estado, dada la cual, era posible dirigir, desde un lugar estratégico la acción obrera.

En lo que a conflictos obrero/patronales se refiere es importante señalar que durante la época estudiada se registran 8 huelgas ferrocarrileras de gran importancia tanto a nivel nacional como local; movimientos que, por su parte, fueron en su gran mayoría dirigidos desde la ciudad de Aguascalientes.

El grupo obrero que más participó en estas huelgas fue precisamente la Unión de Mecánicos Mexicana, organización que, dada su combatividad obtiene para su gremio y las demás agrupa

ciones obreras-ferroviarias ciertas reivindicaciones entre las cuales destacan la reducción de la jornada de trabajo, aumento de salarios, el reconocimiento de las organizaciones ferrocarrileras, la consolidación de la mexicanización de los ferrocarriles, etc., elementos todos ellos que, significaron el sacrificio de muchos obreros debido en gran parte a la represión gubernamental y de la empresa de que fueron objeto, pero que señalan, al mismo tiempo, la importancia del movimiento ferrocarrilero para lograr mejorar la condición de vida de los trabajadores del ramo.

Las fuentes que nos encaminaron al logro de nuestros objetivos fueron hemerográficas, bibliográficas y documentales de y sobre Empresa, Gobierno y trabajadores, durante el período estudiado.

Tomando esto en cuenta podemos señalar que, a mi juicio, hemos logrado aportar un conocimiento sobre la introducción del ferrocarril en el Estado de Aguascalientes y la instalación en la capital de los Talleres de Construcción y Reparación de Maquinaria. Atribuyo este hecho a la gran cantidad de fuentes accesibles, tanto sobre la Empresa ferrocarrilera como referente a los diferentes gobiernos estatales y nacionales de la época.

La situación en cuanto al objetivo de captar las agrupaciones y las luchas de los trabajadores de ferrocarriles fue,

en cambio muy diferente y viene a estar relacionada con los resultados de mi trabajo. Dentro del tipo de fuentes que nos hablarían sobre este tópico, la carencia mas importante fue la de una publicación que desde la perspectiva obrera, nos diera a conocer la lucha de los propios grupos obreros.

De esta manera podemos decir que el problema de fuentes fue coincidente con cada una de las partes del esquema de nuestra investigación. Así, dentro de la primera de aquéllas y dados los Informes Anuales de la Empresa del Ferrocarril Central al Gobierno Mexicano y a los accionistas, los Albumes de ferrocarriles publicados en la época y los informes de actividades de los presidentes de la República y los Gobernadores Estatales, creemos haber logrado algún aporte original para un estudio mas profundo sobre este tópico.

Para la segunda, en cambio, las fuentes consultadas presentaron diversas carencias: los informes anuales de la Empresa, además de no existir sino hasta el año de 1907, no anotan mas que información sobre la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, razón por la cual no me fue posible conocer el número de empleados y obreros sus salarios, sus condiciones de trabajo, las categorías y clases de los puestos ocupados por ellos en lo que a los talleres y ferrocarriles de Aguascalientes se refiere.

Las fuentes hemerográficas, a pesar de habernos brindado un buen cúmulo de información, ésta se relacionaba únicamente con los momentos mas álgidos de las luchas de los obreros por sus reivindicaciones: las manifestaciones huelguísticas; dejando de lado, por ende, la información sobre la ideología, la -- constitución, las relaciones con sus similares y la actividad "en tiempos normales" de las diversas agrupaciones. Es claro que este hecho nos impidió captar en su totalidad el fenómeno llamado movimiento obrero.

El Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Aguascalientes fue, de hecho, la única fuente que nos acompañó durante todo el período de nuestro estudio. Sin embargo, en esto - encontramos una gran limitante de que, valga la redundancia, - dicho semanario no tenía mas que ofrecernos que la versión oficial de los procesos que nos interesaban.

Otras fuentes hemerográficas como El Observador, La Voz de Aguascalientes, El Fandango, El Clarín, El Instructor, Ni - Dios Ni Amo, Idea y Acción, Horizonte Libertario y La Opinión, conservados todos ellos en el Museo de Aguascalientes y acompañados de los que pude consultar en la Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada en la ciudad de México, como El Imparcial y El País, nos ofrecieron en ocasiones, pocas ciertamente, una visión alternativa de los hechos limitada, empero, debido al escaso número de ejemplares de los periódicos Aguascalientes antes mencionados. Este hecho, por ende, nos ha impedido ubicar históricamente su aparición, sus directores, sus orientadores y su

ricamente su aparición, sus directores, sus orientadores y su clientela; datos todos ellos que, permitirían realizar una -- evaluación crítica sobre la información en ellos contenida.

Si, como dice Mario Gill, todos los movimientos de los trabajadores de ferrocarriles ha sido considerados como "ilegales por las autoridades competentes", nos parece clara la razón del carácter diferencial de las fuentes consultables para nuestro tema de estudio, según los dos ejes en que lo hemos -- dividido.

Es decir, si como ya señalábamos, la primera parte está elaborada fundamentalmente con contextos, a los entornos que rodearon la instalación de los ferrocarriles, las consecuencias de ella, las necesidades a que vino a responder, su papel dentro de la transición al capitalismo y del programa liberal, las rupturas que, a nivel local, estatal y nacional vino a marcar, etc. y uniendo todo ello al gran júbilo de las autoridades nacionales al ver, con este hecho, uno de sus mayores deseos, es evidente que tanto la prensa como la bibliografía de la época tuvieron como uno de sus grandes temas el crecimiento sin precedentes que México estaba experimentando bajo la égida de Porfirio Díaz. Muestra de ello es, según mi opinión, la -- gran variedad de fuentes existentes y la facilidad de acceder a ellas.

Con una situación muy diferente nos encontramos al pretender desarrollar la segunda parte; ya lo hemos anotado. Nuevamente atribuímos este hecho a la situación política del período elegido: los sucesivos gobiernos de la época fueron, o bien dictatoriales, o bien con un fuerte matiz de este tipo. En este contexto, no podía haber, para el Movimiento Obrero, mas que represión, con toda la secuela que procesos de tal índole traen consigo.

La relación de esto con lo que directamente nos interesa es la de que, al verse los obreros obligados a constituir su movimiento en la clandestinidad, suponemos que los panfletos, volantes, periódicos, testimonios de reuniones de las organizaciones y, en fin, todo aquello que pudiera darnos pie para exponer esta parte del trabajo, no ha sido conservado a través del tiempo, dado su carácter "subversivo": hay que anotar que en la mayoría de los conflictos que se han intentado analizar los obreros llevaban las de perder y que la Empresa era, casi sin excepción, "asistida por la razón".

Con este trabajo no pretendo haber agotado lo que sobre el tema es susceptible de un estudio mas serio y profundo. Para eso, a mi juicio, habría que tomar como prioritario el estudio de los siguientes puntos:

- 1) Aclarar los cambios en las relaciones obrero-patronales surgidos a raíz de la nacionalización del Ferrocarril Central,

del control de la red por parte del Ejército Constitucionalista y de la devolución que el Gobierno de Plutarco Elías Calles hizo de las Empresas Ferroviarias a la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México;

- 2) Investigar todo lo exhaustivamente posible la relación entre los hacendados agascalentenses y el llamado "Grupo de Boston", propietario de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, a propósito de los puntos que las vías férreas habrían de tocar una vez tendida;
- 3) Profundizar sobre las modificaciones que, a nivel de funcionamiento de las haciendas, de la producción de ellas, de la emigración de la mano de obra rural a la capital del Estado; de la ampliación de mercado y de la modificación en la estructura de la propiedad agrícola, se supone pudieron haber sido provocadas por la introducción del ferrocarril.
- 4) Comparar las rupturas, que en cuanto pude he demostrado en el capítulo III, causadas por la instalación en la Capital del Estado de la Gran Fundición Central Mexicana y de los talleres de Reparación y Reconstrucción de Máquinas, con las consecuencias del nuevo auge que los Ejecutivos Estatales han imprimido a la industrialización de Aguascalientes, sobre todo a partir del año de 1980. Parecería interesante resaltar en dicha comparación los cambios, además de económicos y sociales, los referentes a la mentalidad colectiva de los aquicalidenses.

- 5) Analizar, con toda la amplitud posible la procedencia de -
clase de los obreros ferrocarrileros agascalentenses, intendo
tando conocer sus valores, costumbres, normas, etc., para -
poder comprender el movimiento obrero en toda su extensión.
- 6) Intentar conocer, con respecto a las escuelas que se crea--
ron durante la época, para el desarrollo y superación de --
los ferrocarrileros, si realmente quienes asistían a ellas
eran los obreros ferroviarios o sus hijos, qué tipo de edu-
cación se impartía, quién la impartía, qué tendencia ideológ
ica la sustentaba, cuál era el papel del gobierno dentro -
de estas instituciones, etc.
- 7) Analizar con toda la profundidad posible las organizaciones
obreras en Aguascalientes, quienes dirigían las huelgas y -
otros conflictos, la relación de esos grupos con sus similara
res del Estado, la ideología que los sustentaba, las in- -
fluencias y consecuencias de los movimientos a nivel esta--
tal, la participación real de los obreros, etc.
- 8) Buscar los cambios que con la creación, en 1933, del Sindi-
cato de Trabajadores Ferrocarrileros, fueron imprimidos dentro
del movimiento obrero de los ferrocarriles de Aguasca--
lientes.

Creo que son los anteriores puntos los que, en su conjunción
llevarán a la formación de la "Historia de los Ferrocarri
les de Aguascalientes".

F U E N T E S Y B I B L I O G R A F I A

Las fuentes consultadas en las diferentes instituciones tanto del Estado de Aguascalientes como en la ciudad de México se pueden clasificar en fuentes primarias y secundarias. Por las primeras entendemos todas aquellas publicaciones, documentos impresos, bibliografía, hemerografía, etcétera, que fueron escritos durante la época que estudiamos.

Las segundas, comprenden la bibliografía que a pesar de haber sido editada posteriormente a la fecha de mi estudio, -- tienen como tema central el fenómeno objeto de éste.

Así, las fuentes consultadas se organizan de la siguiente manera:

fuentes primarias	bibliografía hemerografía documentos de archivo
fuentes secundarias	bibliografía revistas

Las instituciones en donde pude encontrar estas fuentes, como ya ha sido mencionado, se encuentran en la ciudad de México y en la capital de Aguascalientes.

M E X I C O :

- Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Biblioteca del Colegio de México
- Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada.
- Biblioteca del Banco de México.

A G U A S C A L I E N T E S :

- Museo de Aguascalientes.
- Archivo General del Estado de Aguascalientes.

A R C H I V O S :

- Archivo General del Estado de Aguascalientes.
- Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

B I B L I O T E C A S :

- Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada.
- Biblioteca del Banco de México.

H E M E R O T E C A (MUSEO DE AGUSCALIENTES)

- 1.- BOLETIN MUNICIPAL., Aguascalientes., 1918-1919.
- 2.- EL CLARIN., Aguascalientes., 1908, 1919 a 1913.
- 3.- EL DEBATE., Aguascalientes., 1910.
- 4.- EL FANDANGO., Aguascalientes., 1896-1896
- 5.- HORIZONTE LIBERTARIO., Ciencia, Arte, Sociología y Literatura para trabajadores., Aguascalientes., 1922-1924.
- 6.- EL INSTRUCTOR., Aguascalientes., 1897.
- 7.- LABOR LIBERTARIA., Periódico Oficial del Gobierno del Estado., Aguascalientes., 1925 a 1928.
- 8.- NI DIOS NI AMO., Aguascalientes., 1922.
- 9.- EL OBSERVADOR., Semanario Independiente., Aguascalientes., 1906-1908
- 10.- EL PAIS., Diario Católico., México, D.F., 1909.
- 11.- EL REPUBLICANO., Periódico Oficial del Gobierno del Estado Aguascalientes., 1890-1891-1892-1894-1897-1899-1900-1901-1902-1903-1904-1905-1906-1907-1908-1909-1910-1911-1912-1913-1914-1915-1916-1917-1918-1919-1920-1921-1922-1923-1924.
- 12.- LA VOZ DE AGUSCALIENTES., Aguascalientes., 1906, 1907-1911, 1919.

D O C U M E N T O S .

- 1.- A.H.S.C.T., Concesión del Ferrocarril Central Mexicano a la Compañía Fundidora Guggenheim cerca del Estado de Aguascalientes., Caja 4., Legajo 1., Expediente 4., Fojas 1-5.
- 2.- A.H.S.C.T., Datos Estadísticos del Ferrocarril Central Mexicano., 1891., 10/3174., Folio 2.
- 3.- A.H.S.C.T., Informe Anual de la Empresa del Ferrocarril Central correspondiente a los años 1882, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907.

- 4.- PRIMERA CONVENCION DE OBREROS DEL DEPARTAMENTO MECANICO DE LOS FERROCARRILES CONSTITUCIONALISTAS DE MEXICO., Casa Metodista de Publicaciones., México., 1917.
- 5.- REPORT TO THE STOCKHOLDERS OF THE MEXICAN CENTRAL RAILWAY COMPANY LIMITED., Boston., 1881.
- 6.- REPORT TO THE STOCKHOLDERS OF THE MEXICAN CENTRAL RAILWAY COMPANY LIMITED., New York.
- 7.- A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 69, Exp. 325., 1919
- 8.- A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 138., Exp. 215., - 1922.
- 9.- A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 124., Exp. 249., - 1922.
- 10.- A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 124., Exp. 257., - 1922.
- 11.- A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 155., Exp. 711., - 1923.
- 12.- A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 49., Exp. 515., -- 1923.
- 13.- A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 165., Exp. 354., - 1924.
- 14.- A.G.E.A., Secretaría de Gobierno., Caja 179., Exp. 273., - 1925.
- 15.- BOLETIN DEL ARCHIVO GENERAL DE LA NACION., Tercera serie., Tomo II.

B I B L I O G R A F I A D E P R I M E R A M A N O
(PRIMARIAS).

- 1.- Album de los Ferrocarriles Correspondientes a 1890., Oficina Impresora de Estampillas., México., 1892.
- 2.- ARAIZA L., Historia del Movimiento Obrero Mexicano., Casa del Obrero Mundial., México., 1975.
- 3.- BARRIOS E., El Escuadrón de Hierro., Cultura Popular., -- México., 1978.

- 4.- BERNAL SANCHEZ J., Apuntes Históricos, Geográficos y Estadísticos del Estado de Aguascalientes., Imprenta de J. T. Pedroza., Aguascalientes., 1928.
- 5.- CANPA V., Mi Testimonio. Memorias de un Comunista Mexicano., Cultura Popular., México., 1978.
- 6.- CLARK M.R., La Organización Obrera en México., Era., Colección Problemas de México., México., 1978., (1a. ed. en inglés, 1934).
- 7.- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO., Ferrocarril Central Mexicano.
- 8.- GONZALEZ A.R., Historia de Aguascalientes., Tip. de F. Antúnez., Aguascalientes., 1974., (1a. ed. 1881).
- 9.- GONZALEZ ROA F., El Problema Ferrocarrilero., Liga de Economistas Revolucionarios de la República Mexicana. A.C., - 1975 (1a. ed. 1915).
- 10.- GURZA J., La Política Ferrocarrilera., Tip. de la oficina Impresora de Estampillas., México., 1911.
- 11.- KENNETH TURNER J., México Bárbaro., Ed. Epoca., México -- 1978., (1a. ed. 1908).
- 12.- MOLINA ENRIQUEZ A., Los Grandes Problemas Nacionales (1909) Ed. Era., Colección Problemas de México., México., 1979., - (1a. ed. 1909).
- 13.- O'FARRIL R. (Comp.), Reseña Histórica, Estadística y Comercial de México y sus Estados., México., 1895.
- 14.- POMBO L., México 1876-1892, Estudio Estadístico., Imprenta del Siglo XIX., México, 1892.
- 15.- RIVERA Y SAN ROMAN., Sobre la Vida y el Gobierno del C. -- Gral. Porfirio Díaz, Presidente de la República., Publicada por "El Imparcial". Periódico de la Capital de México en sus número 15, 16, 18, 19 de sep. de 1908, Lagos de Moreno, Jal.

- 16.- RODEA M.N., Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero (1890-1943)., México., 1944.
- 17.- RODNEY LONG S., Railways of México., Government Printing Office., Washington., 1925.
- 18.- RODRIGUEZ R., Historia Auténtica de la Administración del Sr. Gral. Porfirio Díaz., Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento., Tomo I., México., 1904.
- 19.- ROSECRANZ W.S., México Necesita atraerse el Capital Extranjero para Construir sus Ferrocarriles y los medios -- que propone el general..., Tip. de J.M. Ortiz., México., - 1872.
- 20.- SALAZAR R., Las Pugnas de la Gleba. Los albores del Movimiento Obrero en México., Comisión Editorial P.R.I., - México., 1972., 1a. ed. 1923.
- 21.- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES., Reseña Histórica y Estadística de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal desde Agosto de 1837 hasta Diciembre de 1894., - México., 1895.
- 22.- TRENTINI., Memorias del Gobierno de Don Porfirio Díaz., - Edición Bilingüe., Tomo II., 1906.

B I B L I O G R A F I A S E C U N D A R I A (CONTEMPORANEA).

- 1.- ALONSO A., El Movimiento Ferrocarrilero en México, 1958-1959., Era. Colección Problemas de México, México, 1979.
- 2.- AUGUSTE M.H., "Las Investigaciones sobre la Historia del Movimiento Obrero en la Universidad Autónoma de Puebla". - en Movimiento Obrero en Puebla. Siglo XX., Avances de Investigación I., U.A.P., Centro de Investigaciones del Movimiento Obrero., Puebla., México., 1979.

- 3.- BAGU S., Marx-Engels. Diez Conceptos Fundamentales en Proyección Histórica., Nuestro Tiempo., México., 1975.
- 4.- BERNSTEIN M.D., The Mexican Mining Industry 1890-1950., - The University State of New York., 1964.
- 5.- CALDERON J.M., Génesis del Presidencialismo en México., - El Caballito México., 1975.
- 6.- CARDOSO C.F.S. (Coord.), México en el Siglo XIX. (1821- - 1910)., Nueva Imagen., México., 1980.
- 7.- CARDOSO C.F.S., GONZALEZ HERMOSILLO A.F., HERNANDEZ S., De la Dictadura Porfirista a los Tiempos Libertarios., I.I.S., U.N.A.M., Colección "La Clase Obrera en la Historia de -- México"., No. 3., Siglo XXI. México., 1980.
- 8.- CECENA J.L., México en la Orbita Imperial., El Caballito., México., 1970.
- 9.- CEHSMO., Historia Obrera., Centro de Estudios Históricos - del Movimiento Obrero., 2a. Epoca., Vol. 4., No. 14., Octubre de 1975.
- 10.- CEHSMO., Historia Obrera., Centro de Estudios Históricos - del Movimiento Obrero., 2a. Epoca., Vol. 4., No. 15., Enero de 1979.
- 11.- DULLES J.W.F., Ayer en México., F.C.E., México., 1977.
- 12.- ESPINOSA DE LOS REYES DAVILA J., El Crecimiento Económico durante el Porfiriano. Un Intento de Explicación., I.T.A.M. México., 1978.
- 13.- FUENTES DIAZ V., El Problema Ferrocarrilero en México., -- Ed. del Autor., México., 1951.
- 14.- GILL M., Los Ferrocarrileros., Extemporáneos., México., -- 1977.

- 15.- GOMEZ GOMEZ R., Esquema Social y Económico de los Estados de la República., ANDASA., México., 1962.
- 16.- LEALJ., WOLDENBERG J., Del Estado Liberal a los Inicios de la Dictadura Porfirista., I.I.S., U.N.A.M., Colección "La Clase Obrera en la Historia de México"., No. 2., Siglo XXI., México., 1980.
- 17.- MARX C., ENGELS S., La Ideología Alemana, Cultura Popular., México. 1978.
- 18.- MARX C., Miseria de la Filosofía., Siglo XXI., México., - 1975.
- 19.- MARX C., ENGELS F., Obras Escogidas., Progreso., Moscú., Tomo III., 1978.
- 20.- MEYER L., Los Grupos de Presión Extranjeros en el México Revolucionario (1910-1940)., Colección del Archivo Histórico Diplomático Mexicano., México., 1973.
- 21.- PROCEL F.L. (Comp.), Historia Compendiada de los Ferrocarriles Mexicanos., Ferrocarriles Nacionales de México, Departamento de Relaciones Públicas.
- 22.- ROJAS NIETO L.B., La Destrucción de la Hacienda en Aguascalientes., Cuadernos de Trabajo del Departamento de Investigaciones Históricas. No. 15., Instituto Nacional de Antropología e Historia., México., 1977.
- 23.- ROSENZWEIG F., "El Desarrollo Económico de México de 1877 a 1911". en El Trimestre Económico., Vol. XXXII., No. 3., Julio-Septiembre., 1965. México.
- 24.- RUIZ R.E., La Revolución Mexicana y el Movimiento Obrero, 1911-1923. Colección Problemas de México., Era., México, 1978.

- 25.- TREJO DELABRE F., Reseña del Movimiento Obrero (1900-1975)., Facultad de Ciencias Políticas y Sociales., U.N.A.M., México.
- 26.- VERNON R., El Dilema del Desarrollo Económico de México., Diana., México., 1977.
- 27.- VILLAFUERTE C., Ferrocarriles., F.C.E., México., 1959.
- 28.- WOLDENBERG J., "La Huelga de la Unión de Mecánicos Mexicana., 1912-1913"., en Solidaridad. Voz de la Insurgencia Popular., 1a. parte., No. 196., Enero., 1980.
- 29.- WOLDENRBERG J., "La Huelga de la Unión de Mecánicos Mexicana., 1912-1913"., 2a. parte en Solidaridad. Voz de la Insurgencia Popular., No. 197., Febrero de 1980.

A N E X O S

A N E X O

NUMERO UNO

A DELANTO ANUAL DE LOS FERROCARRILES
(1873-1890)

AÑOS	FERROCARRILES	KILOMETROS	PORCENTAJES	OBSERVACIONES
1877	Veracruz a Alvarado.....	15.410		Tráfico Irregular
	Nacional Mexicano.....	16.800		
	SUMA.....	672.371	6.91 %	
1878	Mexicano.....	569.250		Tráfico Irregular
	Mérida a Progreso.....	24.000		
	Distrito Federal.....	72.188		
	Veracruz a Alvarado.....	15.410		Tráfico Irregular
	Interoceánico de Acapulco a Veracruz.....	5.000		No hubo explotación
	Central Mexicano.....	5.000		No hubo explotación
	Esperanza a Tehuacán.....	14.000		No hubo explotación
	SUMA.....	787.348	8.10 %	
1879	Mexicano.....	569.250		Tráfico Irregular
	Mérida a Progreso.....	32.000		
	Distrito Federal.....	83.475		
	Hidalgo.....	4.000		No hubo explotación
	Veracruz a Alvarado.....	17.410		Tráfico Irregular
	Mérida a Peto.....	4.000		No hubo explotación
	Interoceánico de Acapulco a Veracruz.....	28.000		No hubo explotación
	Central Mexicano.....	38.000		No hubo explotación
	Nacional Mexicano.....	59.792		
	Esperanza a Tehuacán.....	50.000		No hubo explotación
	SUMA.....	885.927	9.11 %	
1880	Mexicano.....	569.250		
	Mérida a Progreso.....	32.000		
	Distrito Federal.....	115.289		
	Hidalgo.....	17.000		No hubo explotación
	Veracruz a Alvarado.....	24.410		Tráfico Irregular
	Mérida a Peto.....	12.000		No hubo explotación

A D E L A N T O A N U A L D E L O S F E R R O C A R R I L E S (1873-1890)

AÑOS	FERROCARRILES	KILOMETROS	PORCENTAJES	OBSERVACIONES
1880	Acapulco a Veracruz.....	96.000		No hubo explotación
	Puebla a Matamoros.....	11.000		No hubo explotación
	Central Mexicano.....	73.693		
	Nacional Mexicano.....	84.302		
	Tehuacán a Esperanza.....	50.000		
	Circuito de Baños.....	2.633		
	SUMA.....	1 079.577	11.10 %	
1881	Mexicano.....	569.250		
	Mérida a Progreso.....	36.456		
	Distrito Federal.....	123.104		
	Hidalgo.....	41.000		
	Veracruz a Alvarado.....	38.410		Tráfico Irregular
	Mérida a Peto.....	25.000		
	Acapulco a Veracruz.....	207.515		
	Puebla a Matamoros.....	16.000		No hubo explotación
	Central Mexicano.....	257.000		
	Nacional Mexicano.....	235.000		
	Sonora.....	155.000		
	Tehuacán a Esperanza.....	50.000		
Tehuantepec.....	15.000			
Circuito de Baños.....	2.633			
	SUMA.....	1 771.368	18.22 %	
1882	Mexicano.....	569.250		
	Mérida a Progreso.....	36.456		
	Distrito Federal.....	138.879		
	Hidalgo.....	74.335		
	Veracruz a Alvarado.....	68.410		Tráfico Irregular
	Mérida a Peto.....	32.000		
Acapulco a Veracruz.....	382.542			

A D E L A N T O A N U A L D E L O S F E R R O C A R R I L E S (1 8 7 3 - 1 8 9 0)

AÑOS	FERROCARRILES	KILOMETROS	PORCENTAJES	OBSERVACIONES
1882	Puebla a Matamoros.....	24.000		No hubo explotación
	Sinaloa a Durango.....	61.927		
	Central Mexicano.....	916.500		
	Nacional Mexicano.....	824.000		
	Sonora.....	422.302		
	Mérida a Valladolid.....	10.000		
	Tlalmanalco.....	13.000		
	Mérida a Campeche.....	20.074		
	Nautla a San Marcos.....	8.000		
	Puebla a Tlaxiaco.....	6.000		
	Chalchicomula.....	10.353		
	Orizaba al Ingenio.....	4.550		
	Tehuacán a Esperanza.....	50.000		
	Tehuantepec.....	35.000		
Circuito de Baños.....	2.633			
	SUMA.....	5 709.222	38.16 %	
1883	Mexicano.....	569.250		Tráfico Irregular
	Mérida a Progreso.....	36.456		
	Distrito Federal.....	141.609		
	Hidalgo.....	90.335		
	Veracruz a Alvarado.....	69.410		
	Mérida a Peto.....	40.000		
	Acapulco a Veracruz.....	430.542		
	Puebla a Matamoros.....	44.000		
	Sinaloa y Durango.....	61.927		
	Central Mexicano.....	1 870.000		
	Nacional Mexicano.....	1 123.500		
Sonora.....	422.302			
Mérida a Valladolid.....	32.000		No hubo explotación	
Tlalmanalco.....	18.000			

A DELANTO ANUAL DE LOS FERROCARRILES (1873-1890)

AÑOS	FERROCARRILES	KILOMETROS	PORCENTAJES	OBSERVACIONES
1883	Mérida a Campeche.....	57.000		
	Internacional Mexicano.....	232.750		
	Nautla a San Marcos.....	20.000		No hubo explotación
	Puebla a Tlaxiaco.....	16.000		No hubo explotación
	Chalchicomula.....	10.353		
	Orizaba al Ingenio.....	4.550		
	Santa Ana a Tlaxcala.....	8.500		
	Toluca a San Juan de las Huertas.....	8.673		No hubo explotación
	Tehuacán a Esperanza.....	50.000		
	Tehuantepec.....	76.000		No hubo explotación
	Circuito de Baños.....	3.533		
	SUMA.....	5 436.690	55.94 %	
1884	Mexicano.....	569.250		
	Mérida a Progreso.....	29.456		
	Distrito Federal.....	145.576		
	Hidalgo.....	95.385		
	Veracruz a Alvarado.....	69.410		Tráfico Irregular
	Mérida a Peto.....	45.000		
	Acapulco a Veracruz.....	455.262		
	Puebla a Matamoros.....	44.000		
	Sinaloa a Durango.....	61.927		
	Central Mexicano.....	2 139.300		
	Nacional Mexicano.....	1 153.180		
	Sonora.....	422.302		
	Mérida a Valladolid.....	43.000		
	Tlaxmalcalco.....	20.000		
Mérida a Campeche.....	78.000			
Internacional Mexicano.....	274.710			
Nautla a San Marcos.....	25.000		No hubo explotación	
Chalchicomula.....	10.353		No hubo explotación	

A DEL AN TO A N U A L D E L O S F E R R O C A R R I L E S (1 8 7 3 - 1 8 9 0)

AÑOS	FERROCARRILES	KILOMETROS	PORCENTAJES	OBSERVACIONES
1884	Orizaba al Ingenio.....	4.550		
	Santa Ana a Tlaxcala.....	8.500		
	Toluca a San Juan de las Huertas.....	8.673		No hubo explotación
	Tehuacán a Esperanza.....	50.000		
	Tehuantepec.....	108.000		
	Círculo de Baños.....	3.533		
	SUMA.....	5 891.367	60.62 %	
1885	Mexicano.....	569.250		
	Mérida a Progreso.....	36.456		
	Distrito Federal.....	156.619		
	Hidalgo.....	95.385		
	Veracruz a Alvarado.....	69.410		
	Mérida a Peto.....	50.000		
	Acapulco a Veracruz.....	457.262		
	Puebla a Matamoros.....	44.000		
	Sinaloa a Durango.....	61.927		
	Central Mexicano.....	2 189.300		
	Nacional Mexicano.....	1 199.680		
	Sonora.....	422.302		
	Mérida a Valladolid.....	43.000		
	Tlalmanalco.....	20.000		
	Mérida a Campeche.....	78.000		
	Internacional Mexicano.....	274.710		
	Nautla a San Marcos.....	25.000		No hubo explotación
	Puebla a Tlaxiaco.....	20.000		No hubo explotación
	Chalchicomula.....	10.353		
	Orizaba al Ingenio.....	4.550		
	Santa Ana a Tlaxcala.....	8.500		
	Toluca a San Juan de las Huertas.....	12.600		
	Tehuacán a Esperanza.....	50.000		
	Tehuantepec.....	108.000		

A DELANTO ANUAL DE LOS FERROCARRILES (1873-1890)

ANOS	FERROCARRILES	KILOMETROS	PORCENTAJES	OBSERVACIONES
1885	Circuito de Baños	3,533		
	SUMA	6 009,837	61.84	1
1886	Mexicano	569,280		
	Merida a Progreso	36,456		
	Distrito Federal	159,598		
	Hidalgo	95,385		
	Veracruz a Alvarado	69,410		
	Merida a Peto	55,000		
	Acapulco a Veracruz	467,262		
	Puebla a Matamoros	45,360		
	Sinaloa y Durango	61,927		
	Central Mexicano	2 194,364		
	Nacional Mexicano	1 208,107		
	Sonora	122,302		
	Merida a Valladolid	64,683		
	Tlalmanalco	20,000		
	Merida a Campeche	78,000		
	Internacional Mexicano	274,710		No hubo explotación
	Nautla a San Marcos	25,000		No hubo explotación
	Puebla a Tlaxiaco	20,000		
	Chalchicomula	10,353		
	Orizaba al Ingenio	4,550		
	Santa Ana a Tlaxcala	8,500		
	Cárdenas al Rfo Grijalva	7,500		
	Toluca a San Juan de las Huertas	12,600		
	Tehuacán a Esperanza	50,000		
	Merida a Izamal	20,000		No hubo explotación
	Tehuantepec	108,000		No hubo explotación
	Circuito de Baños	3,533		
	SUMA	6 088,855	62.65	1

A DELANTO ANUAL DE LOS FERROCARRILES (1873-1890)

AÑOS	FERROCARRILES	KILOMETROS	PORCENTAJES	OBSERVACIONES
1889	Mérida a Progreso.....	36.456		
	Distrito Federal.....	161.014		
	Hidalgo.....	133.311		
	Veracruz a Alvarado.....	70.410		
	Mérida a Peto.....	74.000		
	Acapulco a Veracruz.....	573.762		
	Puebla a Matamoros.....	47.000		
	Sinaloa a Durango.....	61.927		
	Central Mexicano.....	2 796.353		
	Nacional Mexicano.....	1 845.150		
	Sonora.....	422.302		
	Mérida a Valladolid.....	87.688		
	Tlamanalco.....	20.000		
	Mérida a Campeche.....	114.000		
	Internacional Mexicano.....	636.360		
	Nautla a San Marcos.....	25.000		No hubo explotación
	San Juan Bautista a Tamulté.....	8.500		
	Chalchicomula.....	10.353		
	Orizaba al Ingenio.....	6.950		
	Santa Ana a Tlaxcala.....	8.500		
	Cárdenas al Rfo Grijalva.....	7.500		
	Toluca a San Juan de las Huertas.....	12.600		
	Potrero, Vanegas y Rfo Verde.....	25.000		No hubo explotación
	Tehuacán a Esperanza.....	50.000		
	Mérida a Ixmal.....	54.197		
	Chihuahua a Hidalgo.....	11.000		No hubo explotación
	Marqués a Zamapán.....	23.206		No hubo explotación
	Monterrey al Golfo.....	151.000		
	Ixtacalco y Mexicaltzingo.....	5.975		
	Córdoba a Tuxtepec.....	27.000		
	Nordoste de México.....	14.000		
	Salamanca al Jaral.....	23.000		
	Veracruz al Boca del Rfo.....	1.000		

A D E L A N T O A N U A L D E L O S F E R R O C A R R I L E S (1 8 7 3 - 1 8 9 0)

AÑOS	FERROCARRILES	KILOMETROS	PORCENTAJES	OBSERVACIONES
1899	Tehuantepec.....	108.000		No hubo explotación
	Circuito de Baños.....	3.533		
	Tranvías particulares.....	234.710		
	SUMA.....	8 455.007	87 %	
1890	Mexicano.....	569.250		
	Mérida a Progreso.....	36.456		
	Distrito Federal.....	173.000		
	Veracruz a Alvarado.....	70.410		
	Mérida a Peto.....	90.000		
	Acapulco a Veracruz.....	718.350		
	Puebla a Matamoros.....	84.312		
	Sinaloa y Durango.....	61.927		
	Central Mexicano.....	2 933.253		
	Nacional Mexicano.....	1 816.240		
	Sonora.....	422.302		
	Mérida a Valladolid.....	97.688		
	Tlalmanalco.....	26.680		
	Mérida a Campeche.....	125.000		
	Internacional Mexicano.....	659.960		
	San Marcos a Nautla.....	35.300		No hubo explotación
	San Juan Bautista al Carrizal.....	4.000		
	Chalchicomula.....	10.353		
	Orizaba al Ingenio.....	7.550		
	Santa Ana a Tlaxcala.....	8.500		
	Cárdenas al Río Grijalva.....	7.500		
	Toluca a San Juan de las Huertas.....	15.821		
	Potrero, Vanegas y Río Verde.....	36.000		
	Tehuacán a Esperanza.....	50.000		
	Mérida a Ixmal.....	66.840		
	Chihuahua a Hidalgo.....	11.000		

A D E L A N T O A N U A L D E L O S F E R R O C A R R I L E S (1 8 7 3 - 1 8 9 0)

AÑOS	FERROCARRILES	KILOMETROS	PORCENTAJES	OBSERVACIONES
1890	Tonalá a Frontera.....	33.000		
	Puebla, Oaxaca y Tehuantepec.....	150.000		
	Marqués a Zimapán.....	23.206		
	Monterrey al Golfo.....	466.000		
	Tecolutla al Espinal.....	4.000		
	México a Ixtapalapa.....	20.058		
	Córdoba a Tuxtepec.....	50.000		
	Maravatío a Iguala.....	55.254		
	Nordeste de México.....	51.700		
	Salamanca a Jaral.....	23.000		
	Tlalnepantla a Atizapán.....	4.000		
	Veracruz a Boca del Río.....	4.000		
	Del Valle de México.....	20.894		
	Tehuantepec.....	138.000		
	Omatusco a Pachuca.....	45.750		
	Industrial de Puebla.....	15.750		
	Garitas Porfirio Díaz a Arteaga.....	2.000		
	Minero.....	70.000		
	Mixcalco a Santa Cruz.....	1.000		
	Circuito de Baños.....	3.533		
	Tranvías particulares.....	234.710		
	SUMA.....	9 717.933	100 %	

NOTA: Los porcentajes están calculados tomando el último año del cuadro, 1890, como base.

FUENTE: S. A., Album de los Ferrocarriles correspondiente a 1890, Oficina Impresora de estampillas, México, 1892, pp. 316-330.

E L F E R R O C A R R I L C E N T R A L (CRONOLOGIA)

FECHA	CONCESIONARIO	RUTA PLANEADA	OBSERVACIONES
5-VI-1875			Decreto que aprueba el contrato de 12-XII-1874, arriba mencionado.
26-XII-1876			Se declara caduca la concesión de 5-XII-1874.
21-I-1876			Se resuelve definitivamente la caducidad de la concesión de la C. del FC Central.
21-X-1877	Gobierno del Edo. de Guanajuato	Celaya-León, por Salamanca, Irapuato y Silao; -- uniéndose posteriormente a Guanajuato.	
21-XII-1877			Por ley, se aprueba el contrato para el ferrocarril en el Edo. de Guanajuato.
14-II-1878	Benigno Arriaga, por el Gobierno del Edo. de San Luis Potosí.	San Luis Potosí-Límite -- con Tamaulipas cerca de -- Tantoyuquita o de otro lugar desde el cual el Río Tamesí sea navegable para embarcaciones de 1 m. de colado o más, pudiendo -- ese ferrocarril tocar las ciudades de Cerritos y -- Valle del Maíz por la vía troncal o por ramales que	

E L F E R R O C A R R I L C E N T R A L (CRONOLOGIA)

FECHA	CONCESIONARIO	RUTA PLANEADA	OBSERVACIONES
		partirán de los puntos más convenientes.	
27-II-1878	Enrique Pazos, Gobernador de Jalisco.	Lagos-Guadalajara-Costa -- del Pacifico.	
28-II-1878	Enrique M. Rubio, por el Gobierno del Estado de Querétaro.	Celaya-San Juan del Rio o Puerto de Palmillas, en el limite del Edo. de Hidalgo.	
27-III-1878	Benigno Arriaga por el Gobierno del Edo. de Tamaulipas.	Tantoyuquita-Límite entre Tamaulipas y San Luis Potosí.	
3-V-1879	Gobierno de San Luis Potosí.		Se autoriza la prolongación, hasta Tantoluquilla, del FC contratado el 14 de febrero de 1878.
3-IV-1880			Se decreta el traspaso de la concesión del 8 de diciembre de 1874 a R.R. Symon, y Socios.
8-VII-1880			Symon adquiere la concesión del FC Celaya-León del 21 de octubre de 1877.
9-VII-1880			Se autoriza la construcción de las líneas: México-León, por Querétaro, Celaya, Salamanca, Guanajuato, Irapuato y Silao; León-Paso del Norte por Aguascalientes, Zacatecas y -

E L F E R R O C A R R I L C E N T R A L (CRONOLOGIA)

FECHA	CONCESIONARIO	RUTA PLANEADA	OBSERVACIONES
			Chihuahua; y de un punto de esas líneas al Pacífico, por <u>Guadalajara</u> .
12-X-1880	Compañías(s) que se organice (n) para el efecto.		La Legislatura de S.L.P. autoriza a su Ejecutivo el traspaso de la concesión Tampico-Tantoyuquita.
23-XI-1880	Compañía Limitada - del Ferrocarril Central.	Celaya-Irapuato.	La Legislatura de Guanajuato -- aprueba contrato entre el Ejecutivo del Estado y dicha Compañía, para la adquisición de esa línea.
2-II-1881	Compañía Limitada - del Ferrocarril Central.	S.L.P.-Aguascalientes.	Se firma el contrato para la construcción de la línea, mismo que se traspasa a la Cía. del Central el 15 de marzo de 1881.
10-VII-1881			Se aprueba traspaso del Gobierno de Chihuahua a la Cía. del FC Central para construir la vía Chihuahua-Paso del Norte.
6-VII-1881	Cía. del FC Central.	Tantoyuquita- un punto a la altura de Tampico.	
12-VII-1883			Unificación de las concesiones -- adquiridas por la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, quedando sujetas a la ley de 8 de septiembre de 1880, con algunas modificaciones.

EL FERROCARRIL CENTRAL (CRONOLOGIA)

FECHA	CONCESIONARIO	RUTA PLANEADA	OBSERVACIONES
5-VIII-1886			Se reforma la concesión.
17-XII-1892			Se amplían plazos para la presentación de planos y construcción de la línea del Pacífico.
27-III-1894			Reforma de la concesión del FC del Pacífico. Se releva a la Cia. del Central de la obligación de prolongar la línea Guadalajara-Costa del Pacífico.

FUENTE: SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS, Reseña Histórica y Estadística de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal desde Agosto de 1837 hasta Diciembre de 1894, - México, 1895, pp. 25-28.

A N E X O
N U M E R O D O S

CUADRO No. 1

ADELANTO ANUAL DE LOS FERROCARRILES (1873-1890)

AÑOS	FERROCARRILES	KILOMETROS	PORCENTAJES	OBSERVACIONES
1873	Mexicano.....	510.750		
	Distrito Federal.....	38.788		
	Veracruz a Alvarado.....	15.410		
	Nacional Mexicano.....	13.300		
	SUMA.....	578.248	5.95 %	
1874	Mexicano.....	511.750		
	Distrito Federal.....	46.468		Tráfico Irregular
	Veracruz a Alvarado.....	15.410		
	Nacional Mexicano.....	13.300		
	SUMA.....	586.928	6.03 %	
1875	Mexicano.....	569.250		No hubo explotación
	Mérida a Progreso.....	16.000		
	Distrito Federal.....	48.748		Tráfico Irregular
	Veracruz a Alvarado.....	15.410		
	Nacional Mexicano.....	13.300		
SUMA.....	662.708	6.81 %		
1876	Mexicano.....	569.250		
	Mérida a Progreso.....	16.000		
	Distrito Federal.....	48.893		Tráfico Irregular
	Veracruz a Alvarado.....	15.410		
	Nacional Mexicano.....	16.800		
SUMA.....	666.353	6.85 %		
1877	Mexicano.....	569.250		
	Mérida a Progreso.....	16.000		
	Distrito Federal.....	54.911		

CUADRO No. 2
EL FERROCARRIL CENTRAL (CRONOLOGIA)

FECHA	CONCESIONARIO	ruta PLANEADA	OBSERVACIONES
12-II-1866	Luis Binal	México-Cuautitlán, por Guadalupe, Hgo. y la Hacienda La Escalera, con dirección a Tlalnepantla.	
30-VIII-1866	Eusebio Soler.	San Luis Potosí-Río Tamesí, por Tula. Tamps.	
29-V-1873	Cía. del FC Internacional de Texas.	México-Océano Pacífico Río Bravo.	
11-XI-1873			No se aprueba el Contrato de 29-V-1873.
20-XI-1873	Cía. Mexicana limitada.	México-Océano Pacífico Río Bravo. FC de Veracruz-Océano Pacífico.	
17-I-1874	Cía. Los Catorce	"Un Ferrocarril Internacional e Interocéánico".	
5-XII-1874	S. Camacho, J.A. Mendizábal y Cía.	México-León, por Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato y Silao.	
12-XII-1874	Eduardo Lee Plumb por la Cía. del FC Internacional de Texas.	León-Río Bravo, por Lagos, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey.	

C U A D R O N o . 3
AVANCE EN LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL CENTRAL.

AÑO	KILOMETROS	AVANCE EN KILOMETROS
1878	5.0	5.0
1879	38.0	33.0
1880	73.693	35.693
1881	257.0	183.307
1882	916.5	659.5
1883	1870.0	953.5
1884	2139.3	269.3
1885	2189.3	50.0
1886	2194.364	5.064
1887	2302.865	108.501
1888	2569.423	266.93
1889	2796.353	226.93
1890	2933.253	136.9

FUENTE: S. A., Album de los Ferrocarriles Correspondiente a 1890., Oficina Impresora de Estampillas., México 1892., pp. 316-330.

C U A D R O No. 4

DIVISION TERRITORIAL DEL ESTADO DE AGUASCALIENTES

PARTIDOS	MUNICIPALIDADES	CABECERAS
Aguascalientes	Aguascalientes y Jesús Marfa.	Aguascalientes
Ocampo	Asientos y Tepezalá	Asientos
Calvillo	Calvillo	Calvillo
Rincón de Romos	Rincón de Romos, San - José de Gracia y Cosfo	Rincón de Romos

FUENTE: Ley Orgánica para la división territorial y régimen interior del Estado, Aguascalientes, 1874.

C U A D R O N o . 5
 POBLACION TOTAL Y POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA OCUPADA EN
 AGRICULTURA E INDUSTRIA, AGUASCALIENTES, 1895-1900.

	1 8 9 5	1 9 0 0	1 9 1 0
POBLACION TOTAL	104 615	102 416	120 511
P. E. A.	43 089 (41% PT)	38 746 (37.8% PT)	45 682 (37.9% PT)
P. E. A. AGRIC.	24 211 (56.2% PEA)	22 117 (57 % PEA)	24 869 (54.4% PEA)
P. E. A. IND.	8.374 (19.4% PEA)	9 726 (25% PEA)	11 300 (24.7% PEA)

FUENTE: SEMINARIO DE HISTORIA MODERNA DE MEXICO., Estadísticas Económicas del Porfiriato.,
 El Colegio de México., México., pp. 38-39;

SECRETARIA DE ECONOMIA., Estadísticas Sociales del Porfiriato., México., 1956., p. 6.

C U A D R O No. 6

NUMERO DE EMPLEADOS DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO CORRESPONDIENTES A CADA DEPARTAMENTO EN EL AÑO DE 1900

DEPARTAMENTO	TOTAL DE EMPLEADOS
Empleados Superiores.....	232
Departamento de Ingenieros.....	2 927
Empleados en los trenes.....	633
Telégrafos.....	11
Agencias Aduanales.....	53
Equipo Flotante.....	23
Departamento de Via.....	3 347
Departamento de Puentes y Edificios.....	1 424
Departamento de Materiales.....	---
Departamento de Fuerza Motriz.....	2 073
Maquinistas.....	625
T O T A L	11 348

FUENTE: SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS., Infor--mes Anuales Presentados por la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano., México, 1900.

C U A D R O No. 7

NUMERO DE EMPLEADOS DEL FERROCARRIL CENTRAL
MEXICANO CORRESPONDIENTES A CADA-DEPARTAMENTO EN EL AÑO DE
1901

DEPARTAMENTO	TOTAL DE EMPLEADOS
Empleados Superiores.....	253
Departamento de Ingenieros.....	3 025
Empleados en los Trenes.....	719
Telégrafos.....	13
Agencias Aduanales.....	53
Equipo Flotante.....	319
Departamento de vía.....	3 182
Departamento de Puentes y Edificios.....	1 704
Departamento de Materiales.....	367
Departamento de Fuerza Motriz.....	2 708
Maquinistas.....	793
T O T A L	13 136

FUENTE: SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS., Infor--
mes Anuales Presentados por la Compañía del Ferrocarril
Central Mexicano., México, 1901.

C U A D R O N o . 8
 NUMERO DE EMPLEADOS DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO
 CORRESPONDIENTES A CADA DEPARTAMENTO EN EL AÑO DE 1902

DEPARTAMENTO	TOTAL DE EMPLEADOS
Empleados Superiores.....	380
Departamento de Ingenieros.....	2 888
Empleados en los Trenes.....	895
Telégrafos.....	15
Agencias Aduanales.....	56
Equipo Flotante.....	403
Departamento de vía.....	5 258
Departamento de Puentes y Edificios....	1 850
Departamento de Materiales.....	528
Departamento de Fuerza Motriz.....	3 613
Maquinistas.....	1 193
T O T A L	17 079

FUENTE: SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS., Infor--
 mes Anuales Presentados por la Compañía del Ferrocarril
 Central Mexicano., México, 1902.

C U A D R O N o . 9
 EMPLEADOS DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO
 CORRESPONDIENTE A CADA DEPARTAMENTO EN EL AÑO DE 1903

DEPARTAMENTO	TOTAL DE EMPLEADOS
Empleados Superiores.....	456
Departamento de Ingenieros.....	2 990
Empleados en los Trenes.....	1 073
Telégrafos.....	30
Agencias Aduanales.....	48
Equipo Flotante.....	577
Departamento de Vía.....	3 964
Departamento de Puentes y Edificios..	1 185
Departamento de Materiales.....	-
Departamento de Fuerza Motriz.....	5 184
Maquinistas.....	1 885
T O T A L	16 595

FUENTE: SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS., Infor-
mes Anuales Presentados por la Compañía del Ferrocarril
Central Mexicano., México., 1903.

C U A D R O N o . 1 0
NÚMERO DE EMPLEADOS DE LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL
CENTRAL MEXICANO CORRESPONDIENTES A CADA DEPARTAMENTO
EN EL AÑO DE 1904.

DEPARTAMENTO	TOTAL DE EMPLEADOS
Empleados Superiores.....	478
Departamento de Ingenieros.....	2 077
Empleados en los Trenes.....	1 040
Telégrafos.....	16
Agencias Aduanales.....	45
Equipo Flotante.....	494
Departamento de Vía.....	4 824
Depto. de Puentes y Edificios.....	982
Departamento de Materiales.....	698
Departamento de Fuerza Motriz.....	4 241
Maquinistas.....	1 040
T O T A L	15 935

FUENTE: SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS., Informes Anuales Presentados por la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano., México, 1904.

C U A D R O No. 11

NUMERO DE EMPLEADOS DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO
CORRESPONDIENTES A CADA DEPARTAMENTO EN EL AÑO DE 1905

DEPARTAMENTO	TOTAL DE EMPLEADOS
Empleados Superiores.....	434
Departamento de Ingenieros.....	1 778
Empleados en los Trenes.....	795
Telégrafos.....	20
Agencias Aduanales.....	49
Equipo Flotante.....	265
Departamento de Vía.....	751
Depto. de Puentes y Edificios.....	861
Departamento de Materiales.....	279
Departamento de Fuerza Motriz.....	4 490
Maquinistas.....	1 095
T O T A L	14 817

FUENTE: SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS., Infor-
mes Anuales Presentados por la Compañia del Ferrocarril
Central Mexicano., México., 1905

- C U A D R O No. 12

NUMERO DE EMPLEADOS DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO
CORRESPONDIENTES A CADA DEPARTAMENTO EN EL AÑO DE 1906

DEPARTAMENTO	TOTAL DE EMPLEADOS
Empleados Superiores.....	505
Departamento de Ingenieros.....	1 615
Empleados en los Trenes.....	1 259
Telégrafos.....	19
Agencias Aduanales.....	52
Equipo Flotante.....	404
Departamento de vía.....	5 738
Depto. de Puentes y Edificios.....	976
Departamento de materiales.....	267
Departamento de Fuerza Motriz.....	5 363
Maquinistas.....	1 115
T O T A L	17 364

FUENTE: SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS., Infor--
mes Anuales Presentados por la Compañía del Ferrocarril
Central Mexicano., México., 1906.

C U A D R O No. 13

NUMERO DE EMPLEADOS DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO
CORRESPONDIENTE A CADA DEPARTAMENTO EN EL AÑO DE 1907.

DEPARTAMENTO	TOTAL DE EMPLEADOS
Empleados Superiores.....	400
Departamento de Ingenieros.....	2 522
Empleados en los trenes.....	1 071
Telégrafos.....	21
Agencias Aduanales.....	50
Equipo Flotante.....	351
Departamento de vía.....	4 184
Depto. de Puentes y Edificios.....	1 239
Departamento de Materiales.....	312
Departamento de Fuerza Motriz.....	6 644
Maquinistas.....	1 154
T O T A L	17 948

FUENTE: SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS., Informes Anuales Presentados por la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano., México., 1907.

CUADRO No. 14
 SUELDO DE EMPLEADOS Y OBREROS DE LA COMPAÑIA DEL
 FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO EN EL AÑO DE 1922

CATEGORIA	SUELDO DIARIO	
	MAXIMO	MINIMO
Empleados	\$ 25.00	1.50
Mecánicos	7.52	1.92
Paileros	7.52	1.92
Albañiles	2.50	1.52
Obreros	6.88	1.92
Pintores	5.68	2.24
Carpinteros	6.88	1.52
Radar de carros	4.00	1.52
Engrasadores	2.50	2.50
Aseadores de carros	2.24	2.24
Empacadores de maquinaria	2.50	1.52
Areneros	1.52	1.52
Limpiadores de maquinaria	1.20	1.20
Peones	1.44	1.44

FUENTE: AGEA., Secretaría de Gobierno., Caja 124., Exp. 299.-
 Año 1922.