



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

COLEGIO DE HISTORIA

HISTORIA DEL MOVIMIENTO FERROCARRILERO
1952 - 1958



U. N. A. M.
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
COORDINACION DE HISTORIA

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN HISTORIA
P R E S E N T A
MARCO ANTONIO ANAYA PEREZ
MEXICO, D. F., 1982



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 esta 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

C O N C E P T O	PAGINA.
INTRODUCCION	1
CAPITULO 1. ANTECEDENTES	7
1.1. LA CRISIS FERROCARRILERA AL INICIARSE EL GOBIERNO DEL LIC. ADOLFO RUIZ CORTINES.	7
1.1.1. CONFORMACION DE UNA RED NACIONAL FERROCA RRILERA.	8
1.1.2. LA REHABILITACION Y SUS IMPLICACIONES	13
NOTAS.	29
CAPITULO 2. INICIO Y DESARROLLO DEL MOVIMIENTO FERROCA-- RRILERO POR LA INDEPENDENCIA Y LA DEMOCRACIA SINDICAL.	32
2.1. EL PARTIDO OBRERO CAMPESINO MEXICANO EN LOS FERROCARRILES.	33
2.2. LA GUIA DISCIPLINARIA	39
2.3. EL COMITE SINDICAL MORALIZADOR 14 DE -- OCTUBRE Y LAS ELECCIONES DE 1954.	47
NOTAS.	71
CAPITULO 3. LA CRISIS ECONOMICA DE 1954 Y LA REPERCUSION EN EL MOVIMIENTO FERROCARRILERO.	82

C O N C E P T O	PAGINA.
3.1. LA CRISIS ECONOMICA DE 1954.	82
3.2. REPERCUSION DE LA DEVALUACION EN EL MO VIMIENTO FERROCARRILERO.	98
NOTAS.	104
CAPITULO 4. ASCENSO DEL MOVIMIENTO FERROCARRILERO.	107
4.1. EL TORTUGUISMO.	107
4.2. LOS CONVENIOS DE 1955.	118
4.2.1. EL CONVENIO DEL 31 DE ENERO DE 1955.	118
4.2.2. EL CONVENIO DEL 20 DE SEPTIEMBRE DE -- 1955.	128
4.3. LAS ELECCIONES Y EL CONVENIO DE 1957.	140
NOTAS.	147
CAPITULO 5. INSURGENCIA FERROCARRILERA.	152
5.1. EL PLAN DEL SURESTE.	155
5.1.1. RENUNCIA DE SAMUEL ORTEGA HERNANDEZ A - LA SECRETARIA GENERAL DEL STFRM Y TRIUN FO DE DEMETRIO VALLEJO.	178
NOTAS.	203
CONCLUSIONES.	208

C O N C E P T O	PAGINA.
BIBLIOGRAFIA.	221
ANEXOS.	224
ANEXO 1. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION, UNIDAD PRESIDEN- TES, RAMO ADOLFO RUIZ CORTINES, EXPEDIENTE -- 513/10. ESTUDIO SOBRE LA EFICIENCIA MAXIMA PO SIBLE DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXI- CO COMPARADA CON LA EFICIENCIA DE LOS FERROCA- RRILES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA, REALIZADO POR EL ING. JESUS AGUIRRE DELGADO A- SOLICITUD DEL PRESIDENTE MIGUEL ALEMAN, 24 DE FEBRERO DE 1950.	224
ANEXO 2. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION, UNIDAD PRESIDEN- TES, RAMO ADOLFO RUIZ CORTINES, EXPEDIENTE -- 513/10. ESTUDIO SOBRE LA SITUACION ECONOMICA- DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES- DE MEXICO, REALIZADO POR EL ING. JESUS AGUIRRE DELGADO A SOLICITUD DEL PRESIDENTE MIGUEL --- ALEMAN, 30 DE MARZO DE 1950.	236

INTRODUCCION.

La importancia del movimiento ferrocarrilero ha sido notoria, tanto-- para la historia del movimiento obrero como para la Historia de México,-- pero no lo suficientemente estudiado. Por lo tanto, considero impres-- cindible --para el historiador-- el estudio de este proceso.

El movimiento ferrocarrilero --por lo menos hasta el año de 1959-- -- ha destacado por ser la vanguardia del movimiento obrero en nuestro país; así lo demuestra el hecho de que los ferrocarrileros constituyeran el -- primer Sindicato de Industria en México a finales del año de 1933, lle-- gando inclusive a tener bajo su administración a la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México, durante los años 1938-1940.

El periodo objeto de nuestro estudio, pretende analizar solamente los acontecimientos que sucedieron a la implantación del "charrismo" sindi-- cal en los ferrocarriles desde el año de 1948, hasta el triunfo de la de-- mocracia sindical en 1958. Este periodo ha sido poco trabajado por espe-- cialistas en la materia y los estudios existentes han sido elaborados -- --en su mayoría-- por ferrocarrileros participantes en el proceso como:-

Demetrio Vallejo, Mario Gill, Valentín Campa, Jesús Padilla Soto y Luciano Cedillo.

En otros estudios sobre el movimiento obrero, se incluyen desde luego referencias al desarrollo del movimiento ferrocarrilero, pero no se ---
aborda el estudio de este período en particular como ^{el de} Antonio Alonso y de José Luis Reyna. En el caso de los obreros del riel que participaron en el proceso existe el problema de que sus planteamientos se refieren a los aspectos que consideraron más relevantes en la historia del movimiento ferrocarrilero en general y se encuentran escasas referencias al período que aquí se analiza.

Por último, otra razón fundamental de mi interés por este período es el hecho de que esta etapa constituye el antecedente inmediato que permite explicar el período de la Insurgencia ferrocarrilera de los años de 1958-1959, intentando por lo menos aportar nuevos elementos al estudio de este trascendente proceso.

Los elementos que se tomaron en consideración fueron básicamente los mecanismos de control sindical como: la existencia del grupo "14 de Octubre"; la imposición de Convenios para legalizar la represión que utilizó Empresa y Sindicato para implantar la "rehabilitación" (modernización) en los ferrocarriles Nacionales de México; la lucha que emprendieron -- los trabajadores del riel contra las injusticias que se cometieron, por el afán de Empresa y Sindicato de hacer caer sobre los ferrocarrileros el costo de la "rehabilitación" que implicaría la sustitución de "máquinas de vapor" por "máquina diesel", de vía angosta por vía ancha, de

terraplenes, de durmientes, y sobre todo, el reajuste del personal y la congelación de salarios.

Por lo tanto la hipótesis de nuestro trabajo consiste en indicar que la política de "rehabilitación" emprendida por la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México explica la Insurgencia Ferrocarrilera de 1958-1959.

Para sustentar nuestra hipótesis nos vimos precisados a integrar a nuestro trabajo y a manera de antecedente del mismo, un primer capítulo donde explicamos el origen y características de crisis ferrocarrilera que existía al inicio del Gobierno de Ruiz Cortines. Ello nos permitió abordar nuestro segundo, tercer y cuarto capítulo en donde indicamos ---resumiendo--- que la Empresa y Sindicato, apoyados por el grupo "14 de Octubre", impondrán la llamada "Gufa Disciplinaria" de 1953, el Convenio del 31 de Enero y del 20 de Septiembre de 1955 y el de 1957, con el objeto de aplicar la "rehabilitación" pues con dichos Convenios se dará por terminada la revisión contractual sin aumento salarial y en ellos ---a--- excepción del Convenio de 1957 se fijaban normas que lejos de servir para que los ferrocarrileros operaran eficientemente, lo que perseguían en realidad era tener elementos legales para reprimir cualquier intento de los trabajadores de luchar ---en un principio--- por aumento salarial y, posteriormente, por la independencia y la democracia sindical.

Así, en el segundo capítulo analizamos también la participación del Partido Obrero Campesino Mexicano en el proceso de organización y de lucha ferrocarrilera, cuya manifestación observamos claramente después de-

la devaluación de nuestra moneda en abril de 1954, concretamente en el movimiento conocido con el nombre de "tortuguismo".

Por último, en nuestro quinto capítulo titulado "Insurgencia Ferrocarrilera", indicamos que como producto de la política que siguieron Empresa y Sindicato para imponer la "rehabilitación", los ferrocarrileros se revelaron mediante el "Plan de Sureste", y no concluirán su lucha hasta no ver cumplidas las demandas de aumento salarial y de democratización sindical, que conquistarán en agosto de 1958. Con ello también concluye nuestro último capítulo para dar paso a las conclusiones donde indicaremos los resultados de nuestro trabajo.

El acercamiento al tema sobre el movimiento ferrocarrilero fué por un interés personal, principalmente por el desconocimiento que tenía sobre el contenido de este proceso; por lo tanto, la búsqueda de materiales de Archivo, Hemerográficos y bibliográficos orientó en cierta forma la organización cronológica de los mismos. Sin embargo se tomó en cuenta que el movimiento ferrocarrilero, como todo movimiento obrero, no se da aislado, sino que se ubica dentro un contexto económico, político y social; en donde al aspecto económico es lo determinante sin restar por ello importancia al aspecto político que permite una mejor comprensión del tema.

El propósito inicial era abarcar todo el sistema ferrocarrilero de nuestro país, pero la abundancia de material me fué concretando a particularizar sólo en la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México; surgiendo de esta manera la posibilidad de una futura investigación al respecto.

Por lo que toca a las fuentes utilizadas, la información fué básicamente documental. Para ello se recurrió al Archivo General de la Nación, Unidad Presidentes, para fichar y fotocopiar los documentos relacionados con el tema de Ferrocarriles, encontrándose importantes documentos inéditos que fueron centrales a lo largo de nuestra investigación. Otra fuente documental fué la Hemerográfica, consultándose para ello el periódico La Voz de México, del 10. de Diciembre de 1952 al 10. de Diciembre de 1958, El Nacional, sólo consultado en las fechas históricas más álgidas del movimiento ferrocarrilero, y en menor proporción el diario Excelsior. La consulta de estas fuentes hemerográficas nos fueron indicando la secuencia cronológica del movimiento ferrocarrilero, lo que nos fué de enorme ayuda para estructurar nuestro trabajo. También se utilizaron fuentes bibliográficas, tratando de consultar los textos que fueron escritos por personas que participaron dentro del movimiento ferrocarrilero como: Valentín Campa, Demetrio Vallejo, Mario Gill, Luciano Cedillo y Jesús Padilla Soto. Además, se utilizaron libros de autores que interpretan los hechos como: Antonio Alonso y José Luis Reyna que en conjunto con otros investigadores como Ricardo Torres Gaytán, conformaron un apoyo indudable en nuestra información. Y por último se asistió a un ciclo de conferencia sobre el Movimiento Ferrocarrilero auspiciado por la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, donde estuvieron presentes como conferencistas: Valentín Campa, Luciano Cedillo, Mario Hernández, Luis Sosa y Fabio Barbosa Cano, conferencias que nos permitieron una mayor comprensión de este importante movimiento que analizamos a lo largo de tres años de trabajo discontinuo.

Finalmente, quisiera agradecer en lo que vale al Departamento de Preparatoria Agrícola dependiente de la UACH, las facilidades que me otorgaron para que concluyera esta investigación. De igual manera mi agradecimiento a las autoridades del Archivo General de la Nación por la ayuda prestada para que se me permitiera consultar los documentos aún inéditos que se encuentran en el Archivo. Y de manera muy especial mi sincero reconocimiento y agradecimiento a la Maestra Andrea Sánchez Quintanar, --- quien pese a sus múltiples ocupaciones profesionales, asesoró, dirigió y corrigió la presente Tesis, demostrando con ello su interés y ética profesional que conjuntamente con los elementos señalados hicieron posible esta investigación.

CAPITULO 1.- ANTECEDENTES

1.1 LA CRISIS FERROCARRILERA AL INICIARSE EL GOBIERNO DEL LIC.

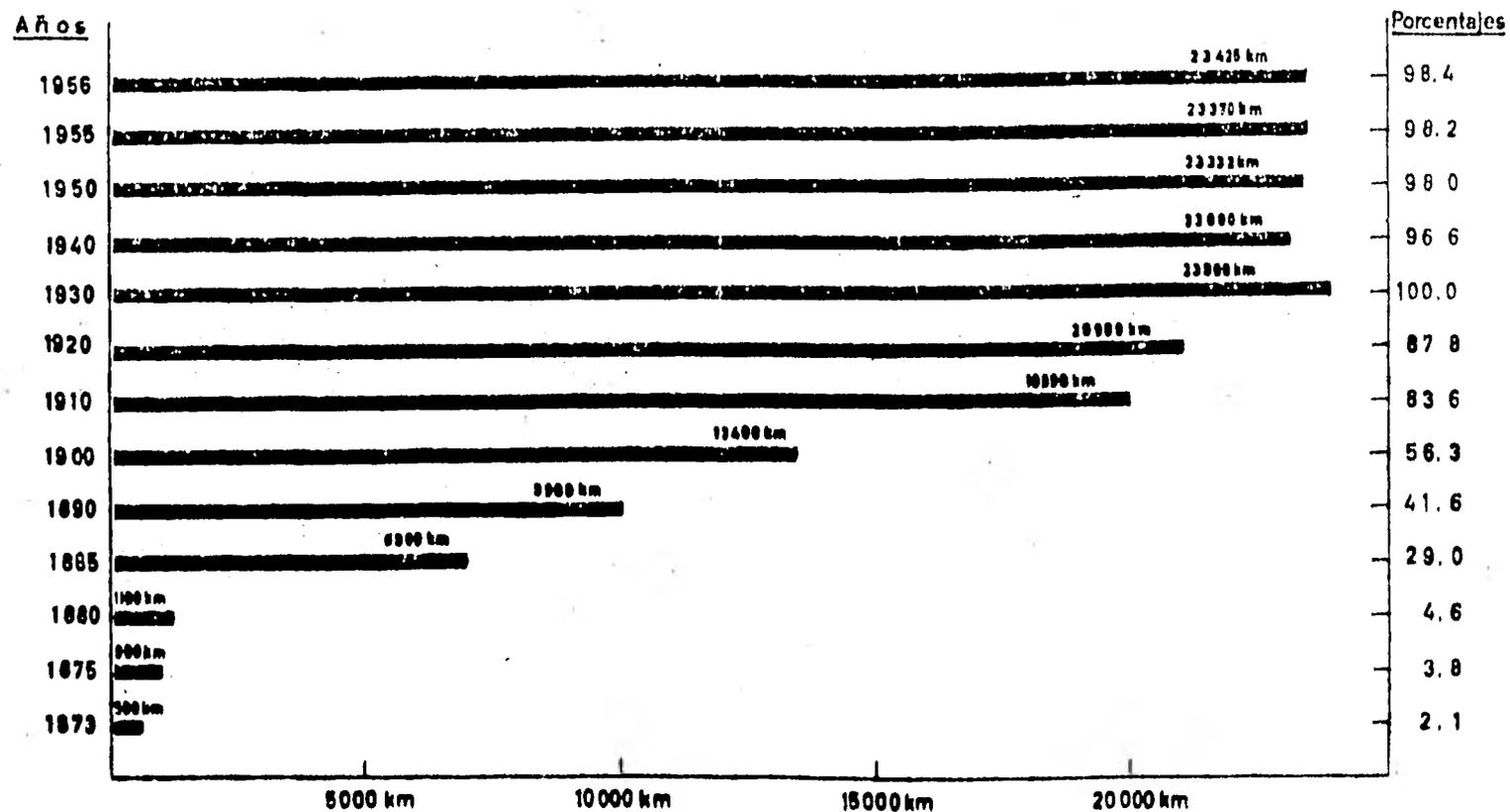
ADOLFO RUIZ CORTINES.

Para poder abordar satisfactoriamente la historia del movimiento ferrocarrilero de 1952 a 1958 consideramos necesario indicar a grandes rasgos, el problema ferrocarrilero que existía al inicio del Gobierno de Ruiz Cortines; nos remontaremos prácticamente a la época en que se inició la construcción de los ferrocarriles en México, con el objeto de encontrar las raíces que nos expliquen porque no se ha logrado una eficiencia que le permita a este transporte ser la base de nuestro desarrollo económico.

Para ello emprenderemos nuestro estudio analizando brevemente la política que emprendieron algunos gobiernos post-revolucionarios, hasta integrar nuestras dispersas vías en una red nacional y por otro lado se analizará la "rehabilitación", es decir, la sustitución de las desgastadas "máquinas de vapor" por "máquinas diesel", así como el cambio, principalmente de rieles, durmien-

GRAFICA 1

K I L O M E T R O S D E V I A



(Tomado del A. G. N. U. P. Exp. 513/161. Estadísticas de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas)

tes, terraplenes y talleres adecuados a las nuevas máquinas diesel y las implicaciones de la "rehabilitación". Todo ello nos permitirá entender a "grosso modo," algunos de los problemas fundamentales —y no por ello los únicos— de los ferrocarriles.

1.1.1 CONFORMACION DE UNA RED NACIONAL FERROCARRILERA.

Los gobiernos post-revolucionarios asumieron el compromiso de integrar una red ferrocarrilera insuficiente, trunca e inoperante para nuestro desarrollo económico, debido principalmente a: ----
"...la anarquía de las especificaciones empleadas; las rutas elegidas para ciertos trazados, la carencia de un tipo único en el ancho de las vías y en el arbitrario empleo de pendientes y curvaturas inadecuadas, que al través del tiempo integran nuestra --- actual herencia del pasado" (1). Panorama que se hace aún más --- tétrico si observamos que en torno a la construcción de las vías férreas existe una falta de planeación y visión, que tiene su --- origen en la ignorancia, el desprecio por los intereses del País y la ambición de muchos, que dieron origen a los males que aún -- hoy perviven en los ferrocarriles de México.

Partiendo de los 500 kilómetros originales en 1873, la exten--- sión total de nuestros ferrocarriles alcanza en 1880, 1,100 km.; - en 1885, 6,900 km.; en 1890, 9,900 km.; en 1900, 13,400 km. y pa- ra 1910 alcanza 19,900 km. (como se aprecia en la gráfica 1). La mayor parte de las construcciones de esa desvinculada red, se ---

encontraba sobre la Altiplanicie de nuestro país, mediante la existencia de dos ferrocarriles que parten de la Ciudad de México y conectan nuestras vías con las de los Estados Unidos, con múltiples ramales cortos que quedaban trancos en la mayoría de las veces, al encontrarse obstáculos orográficos de las serranías, que se interponen en la elevada Mesa Central y los corredores costeros. (Ver mapa No. 1).

"Salvo las dos líneas a Tampico, Tams., y otras dos a Veracruz, Ver., el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y el ramal de Irapuato, hasta Tuxpan, Jal., que más tarde se extendió hasta Colima y Manzanillo, todos estos ferrocarriles de carácter transversal y el Ferrocarril Mexicano del Sur a Oaxaca, Oax. que son de éxito indiscutible el resto de la red se tendió evadiendo todos los obstáculos mayores al paso de los trazos sorteándolos con desarrollos exagerados" (2).

Estas construcciones innecesarias, elevaron y elevan notablemente los egresos de los ferrocarriles y poco a poco se han corregido algunos de los tramos erróneos. J.I. Limantour en 1899 fue el primer funcionario que pretendió terminar con esta anarquía en las construcciones ferrocarrileras; pero, aunque no tuvo éxito, para el año de 1908, el Gobierno trató de corregir esta dispersión de las vías, mediante la instauración de los Ferrocarriles Nacionales de México, que le permitiría una mejor planificación y control de los ferrocarriles.

Dentro de las deficiencias de planeación de las vías férreas en

el porfirismo, destaca el poco interés que existió por la construcción de los ferrocarriles transversales (como se puede apreciar en el mapa 1) que, aunque más costosos, eran sumamente necesarios para desarrollar nuestra economía "...si durante esa larga época se hubiera acometido la empresa de incorporar regiones tan desvinculadas, como la Baja California, Sonora, Quintana Roo o la Península de Yucatán, Campeche, Tabasco, el norte de Chiapas o el oriente de Veracruz, se hubiera justificado en parte la superflua construcción de dos ferrocarriles hasta Veracruz, Ver. o hacia los Estados Unidos de América, o hacia Tampico, Tams., por rutas no siempre acertadas, pero siempre sensiblemente paralelas entre sí, las más de ellas" (3).

Estos son algunos de los problemas que se agravaron durante el período armado de la Revolución Mexicana de 1910 y que heredaron los gobiernos posteriores, los que poco hicieron para resolver los problemas que existían en los ferrocarriles, y no es sino hasta el año de 1934, cuando surgió el interés del Gobierno por la construcción que permitiera integrar la red nacional y que estará a cargo inicialmente de los propios ferrocarriles Nacionales de México, para ser sustituido por "Líneas férreas de México" y, por último el 7 de septiembre de 1936 quedará a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que creaba para tal efecto la Dirección de Construcción de ferrocarriles.

La tarea de integrar la red nacional es llevada a cabo por la Dirección General de Construcciones de ferrocarriles, tomando en-

cuenta el plan original que consistía en: "...construir un ferrocarril desde un punto del F.C. Nacional de Tehuantepec, al través del sureste de Veracruz, Tabasco, el norte de Chiapas y Campeche hasta incorporar la red de los F.F.C.C. Unidos de Yucatán ...la construcción del F.C. Ixcaquixtla-Chacehua y se revivió el antiguo proyecto de ligar Uruapan con Zihuatanejo, en el litoral del oceano Pacifico" (4).

Además de este programa original se dieron a la tarea de: "...construir el F. C. Sonora-Baja California para incorporar Tijuana, Tecate, Algodones, Mexicali y el próspero Valle de Rio Colorado, así como Punta Peñasco, Caborca y el Valle del Rio Magdalena al territorio nacional" (5).

Teniendo como base el anterior programa de construcciones, el tramo Caltzontzin-Apetzingán, se inaugura el 16 de septiembre de 1937 en la ruta Michoacan al Pacifico. En 1948 se inaugura el F. C. Sonora-Baja California y en 1950, el F. C. del Sureste, integrando a la red nacional y el desarrollo económico del país a lugares hasta entonces de difícil acceso como: Sonora, Baja California Norte y Yucatán.

Así es como nuestro actual sistema ferroviario se fue conformando y para 1950 se cuentan con 23,332 km. de vías férreas ubicadas de la siguiente manera:

"La principal red ferroviaria en la zona central del país está conectada con la frontera norte por dos líneas frontales y con la frontera sur por una línea que pasa por el Istmo de Tehuantepec.-

Estas líneas están unidas por vías transversales con los puertos de Matamoros, Tampico y Veracruz, en el Golfo de México. La región del Golfo de California es servida por el ferrocarril del Sur-Pacífico, que se extiende desde la frontera norte hasta Guadalajara, donde conecta con la red central si se exceptúa una línea entre el puerto de Manzanillo y Guadalajara y otra que cruza el estrecho Istmo de Tehuantepec, no hay conexiones transversales entre la costa del Pacífico y la zona central o el Golfo de México o los ferrocarriles de Sonora-Baja California y del Sureste ...conectan las penínsulas de Baja California y Yucatán con la red principal" (6).

No se habían integrado totalmente las vías ferreas a una red nacional, cuando se agudizó la deficiencia en el transporte, debido principalmente a los insuficientes gastos de conservación y rehabilitación. Y será el Gobierno de Ruiz Cortines quien intente resolver este problema mediante una política de "rehabilitación", que llevaría a los ferrocarriles a prestar un servicio eficiente que permitiría a la Empresa no operar con pérdidas, al menos en sus posiciones declaratorias.

La política de "rehabilitación" trae consigo un grave conflicto entre la Empresa y los Trabajadores, puesto que para llevarla a cabo (la "rehabilitación") es necesario disminuir y congelar los salarios así como realizar un reajuste de personal, y por consiguiente se agudiza aún más el problema ferrocarrilero, lo que ---

obligará al trabajador a organizarse para luchar por sus reivindicaciones; es por ello que a continuación estudiaremos lo que -- significa la "rehabilitación" y lo que trajo consigo ésta política.

1.1.2 LA "REHABILITACION" Y SUS IMPLICACIONES.

Al llegar al poder Adolfo Ruiz Cortines, los Ferrocarriles Nacionales de México se encontraban en crisis y por ello este --- importante medio de transporte no podía responder a las necesidades del desarrollo económico del país, motivo por el cual su Gobierno proseguirá con la política de "rehabilitación" que había empezado el Gobierno de Miguel Alemán Valdés con el objeto de que los ferrocarriles presten un servicio eficaz a los usuarios y no constituya un serio impedimento para nuestro desarrollo económico.

La "rehabilitación" ferrocarrilera implicaba básicamente: sustituir locomotoras que utilizaban como energía el vapor, por locomotoras que utilizaban diesel, lo que trae consigo el cambio de rieles de mayor calibre, de durmientes, reforzamiento de puentes, adaptación y construcción de talleres para reparar las máquinas diesel, etc. Esta "rehabilitación" es una enorme tarea que trata de llevar a cabo el Gobierno de Ruiz Cortines, buscando con -- ello resolver la crisis ferrocarrilera; pero como observaremos en los próximos capítulos, está muy lejos de lograrlo, puesto que,

si
/un problema tan complejo que pudiera empezar a resolverse quitando las tarifas preferenciales para que no operen con pérdidas los ferrocarriles, se ignora, el problema se resuelve perjudicando los derechos laborales de los trabajadores, agudizando con ello aún más el problema.

La "rehabilitación" de este importante medio de transporte afecta también a la fuerza de trabajo, puesto que los estudios que realiza el Gobierno indican que la utilización de locomotoras diesel requiere de menor personal; por lo cual, su política es de reajuste, e indican también que los salarios son altos, y por ello la política a seguir es la congelación de los mismos. El reajuste de personal y la congelación de salarios, además de otras violaciones al Contrato Colectivo de Trabajo, provocan malestar e indignación que escalen la organización de los trabajadores a pesar de las represiones de que fueron objeto por parte de Sindicato, Empresa y Estado, hasta lograr su independencia y democracia sindical al finalizar el sexenio de Ruiz Cortines.

La crisis ferrocarrilera existente en ese momento es el resultado de un largo proceso que tiene su origen en la mala planeación y construcción del sistema ferrocarrilero, puesto que, como se ha dicho anteriormente, a pesar de que este sistema contribuyó a sentar las bases para que pudiera agilizarse nuestro desarrollo económico, se constituyeron de acuerdo a los intereses de las compañías transnacionales y no de acuerdo a los intereses de nuestra economía, como acertadamente nos lo indica, en los siguientes pá-

trafos, Mario Gill:

"Don Porfirio habia consentido en que las empresas construyeran los ferrocarriles caprichosamente y, como si eso fuera poca ayuda, se autorizaba a las empresas extranjeras tarifas mínimas para transportar el fruto del saqueo de nuestra riqueza.

"Improvisación, ignorancia, irresponsabilidad, especulación con los subsidios, falta de planeación y de visión, malinchismo, y olvido de los intereses nacionales, esos fueron algunos de los vicios de origen que presidieron al nacimiento de nuestra red ferroviaria" (7).

Esta situación cada día se hacia más insoportable. Por ello Ives Limantour y los gobiernos emanados de la Revolución, trataron de resolver la problemática ferrocarrilera; pero, no se logró "...redimir a nuestros ferrocarriles de su pecado original, el haber sido concebidas y construidas para servir a intereses extranjeros, verdaderas rutas de saqueo de nuestras riquezas naturales" (8).

Aunado al "pecado original", el movimiento ferrocarrilero también nace con nuestra red ferroviaria; porque desde ese instante fueron los trabajadores mexicanos salvajemente explotados, reprimidos y discriminados, orillándolos a organizarse para luchar en un principio por un trato más justo, como pueda demostrarse con una de las huelgas de mayor importancia, que existió bajo la dictadura porfirista, llevada a cabo en agosto de 1906, en donde la Unión Mexicana de Mecánicos que dirigía Silvino Rodríguez demanda

ba a la Empresa Ferrocarril Central lo siguiente:

- "a) Reconocimiento de la Unión por parte de la Empresa .
- "b) Pago igual por trabajo igual a mexicanos y estadounidenses.
- "c) Fijación de la jornada de trabajo.
- "d) Despido sólo por causa justificada y previa audiencia con -
intervención de la Unión y
- "e) Reposición en sus empleos de todos los trabajadores cesados
por tomar parte en la huelga" (9).

La Huelga terminó y sólo se logró que casi todos los trabajado-
res cesados fueran reinstalados; aunque posteriormente, se les--
concedió aumentos de salario, así como; el pago de salario igual-
para trabajo igual (10)

Esta panorámica del problema ferrocarrilero nos permite precisar
como características del mismo, las siguientes;

- a) Mala planificación de nuestro sistema ferrocarrilero.
- b) Especulación con los subsidios.
- c) Utilización de materiales de baja calidad en la construcción
de vías férreas.
- d) Tarifas preferenciales para compañías transnacionales.
- e) Explotación, reajuste y discriminación para con el trabaja--
dor mexicano.
- f) Inicio del movimiento ferrocarrilero, manifestándose en él -
un espíritu nacionalista, que fue determinado por las condi-
ciones históricas de su desarrollo, y que los llevó a ser la
vanguardia del movimiento obrero en nuestro país.

Más adelante observaremos muchos de los aspectos que se mencionan en el punteo anterior, y subsistirán hasta nuestros días.

Siguiendo con nuestro análisis, observamos que el sistema ferrocarrilero sufrió cuantiosos daños durante el periodo armado de la Revolución, agudizándose aún más el problema. Las pérdidas se calcularon en 49 millones de pesos (11), enorme suma para su tiempo puesto que el presupuesto general de la nación era, al finalizar el porfiriato, de 25 millones de pesos. (12)

Así es como el estado actual del sistema ferrocarrilero es el resultado de un largo proceso, que apareció desde el nacimiento de las vías férreas, y se agudizó durante el prolongado periodo de luchas civiles existentes a partir de 1910. Ello ha provocado un progresivo deterioro principalmente de planta y equipo, situación generada por el Estado, debido a las tarifas preferenciales que ha otorgado a compañías transnacionales (principalmente mineras), lo que ha provocado que este importante medio de transporte —necesario para nuestro desarrollo económico— opere con pérdidas y que por ende no exista el capital suficiente como para cubrir mínimamente los gastos de conservación y rehabilitación que requieren los ferrocarriles para prestar un servicio eficiente.

El problema ferrocarrilero se vuelve aún más crítico debido a que de los pocos ingresos que recibe la Empresa tendrá que pagar por el alquiler de carros de carga a empresas de los Estados Unidos enormes cantidades de dinero; pues de 24,121 carros de carga con que contaban los ferrocarriles Nacionales, 7,450 eran al-

quilados (13).

Es importante señalar que también la construcción de carreteras, en muchos de los casos paralelas a las vías férreas, compitieron con el ferrocarril con algunas ventajas (situación provocada por la mismas crisis ferrocarrilera), lo que implicaba menores ingresos para esta Empresa y, por lo tanto, se inicia un gran desarrollo en la industria automotriz al decaer los ferrocarriles.

Tomando en cuenta esta visión panorámica de la problemática ferrocarrilera desde el porfiriato, proseguimos con nuestro estudio indicando que para llevar a cabo la "rehabilitación" de los ferrocarriles el Gobierno realice algunos estudios para que le permitan actuar y resolver la problemática ferrocarrilera. Dentro de ellos transcribiremos y analizaremos un estudio que el Presidente Miguel Alemán Valdés encargó al Ing. J. Aguirre Delgado y que fué presentado en el año de 1950. Consideramos necesario --- transcribir lo más importante del contenido del estudio, porque -- creemos que en él encontramos la política que Estado, Empresa y Sindicato seguirán con respecto a la "rehabilitación".

En estos documentos se hace una comparación entre la eficacia - máxima de los ferrocarriles Nacionales de México con los ferrocarriles Nacionales de los Estados Unidos "...tomando en cuenta exclusivamente los factores físicos que intervienen en el rendimiento que deban dar los sistemas ferrocarrileros, o sea toneladas kilómetro, ya sea por trabajador o bien por unidad de fuerza de --- tracción..." (14), y las conclusiones a las cuales llega son las-

siguientes:

"...Los Ferrocarriles Mexicanos (Nacionales de México) necesitan una fuerza tractiva media de 12.73 kgs. para el arrastre de una tonelada de peso carga y peso de material rodante.

"...Los ferrocarriles norteamericanos 6.5 kgs.

"...Como consecuencia de lo establecido en el punto anterior, el rendimiento en toneladas kilómetro que puede operar la fuerza tractiva de los Ferrocarriles Nacionales de México, es de 51% del rendimiento de los Ferrocarriles Norteamericanos, en igualdad de condiciones de tiempo, de trabajo, personal, ... etc.

"...Como la fuerza tractiva por locomotora en el sistema mexicano es de 79% de la fuerza tractiva media de las unidades del sistema norteamericano, el rendimiento máximo posible con el material rodante disponible en México se reduce a 40.6% del rendimiento en los Estados Unidos.

"...Si el rendimiento en toneladas kilómetro del material tractivo del País sobrepasa el 40.6% del rendimiento con los sistemas norteamericanos entonces se dará el caso de una sobre carga de trabajo que se traducirá en un proporcional desgaste del material y consecuentemente el acortamiento del periodo de duración y amortización del mismo en México.

"...Las locomotoras del sistema mexicano tienen un sobre trabajo de 2.2 veces el que les corresponde (40.6% y están rindiendo 87.5% del rendimiento americano), produciéndose el desgaste proporcional consecuente y la reducción de la duración del material y su periodo de amortización que pasa de 25 años (en los Estados-

Unidos), a 11.5 años en México.

"...El material rodante de carga, estimado en toneladas de capacidad rinde 2.2 veces lo que rinde el material americano y en consecuencia su desgaste es proporcional y el período de amortización del mismo, baja de 25 años (en Estados Unidos), a 11.5% en México.

"...si el material tractivo y rodante se usa más de 11.5 años, las inversiones por reparaciones de equipo, crecerán a tal grado, que sustituirán a los gastos de amortización, elevándose extraordinariamente el porcentaje de material en talleres de reparación.

"...Para tener períodos de amortización de 25 años, en el sistema mexicano, se necesitan 1,870 locomotoras y 32,000 carros de carga, en vez de los 860 que están en servicio y los 17,000 carros de carga de que dispone el sistema mexicano.

"...El personal con relación al número de máquinas, es excedido en el sistema en 15% (parte del cual se encuentra en los talleres de reparación).

"...El rendimiento en toneladas kilómetro por trabajador, está bajo en un 26% (la principal causa es el margen de exceso de personal ya indicado, y que es de 15%)" (15).

De las anteriores conclusiones destacan, por el carácter de nuestro estudio, la existencia de un sobre-trabajo de la planta y equipo de los Ferrocarriles Nacionales de México que en su gran mayoría data del período de Porfirio Díaz (16), y la necesidad de reajustar el personal de los ferrocarriles en una proporción del-

15%. Siguiendo con el estudio tenemos que:

"...el ingreso individual por trabajador por concepto de salarios y compensaciones de 1934 a 1950, marca un índice de 435 o sea un aumento de 335%; en cambio los ingresos de la Empresa por trabajador, pasaron de \$ 2,935.00 anuales a \$ 9,420.00 en el mismo periodo, o sea un índice de 321 que significa un incremento de 221% " (17).

Por lo anterior, no es posible aumentar salarios porque éstos -- "...han aumentado 335% por individuo y el trabajador ... no ha -- rendido más que un incremento de 221% a la Empresa.

"Como los trabajadores recibieron de 1946 a 1950 un incremento de 20.1% en sus salarios, y los ingresos generales de los ferrocarriles aumentaron en 25.5% por trabajador, como consecuencia del aumento de tarifas y del 10% de aumento en el rendimiento en toneladas kilómetro por trabajador, se concluye que con el 25.5% de referencia se paga el 20.1% de aumento de salarios y el 5.4% que por trabajador corresponde en el desfaldo de los ferrocarriles, - en el ejercicio de 1946, concluyéndose finalmente que el incremento se ha absorbido y que los ferrocarriles deben nivelar sus ingresos en el corriente año " (18).

Como se podrá observar, para nivelar los ingresos y egresos de los ferrocarriles Nacionales de México, el primer caso es congelar salarios y el siguiente será el reajuste de personal. Así se expresa en el siguiente documento:

"...Como la fuerza tractiva de las locomotoras era de 32,000 li

bras como media nacional, se tenía una fuerza tractiva media por locomotora para de 40,000 libras, se tiene una fuerza de tracción de 742 libras por trabajador, y eso después de tres años de la -- administración actual, que recibió este factor con 703 libras por trabajador en 1946.

"La conclusión de lo anterior es que hay un evidente exceso de personal pero no se justifica que aumentando la fuerza tractiva - de las locomotoras, disminuya la fuerza tractiva por trabajador, - y en vista de ello se estima que existe un 5.9% de exceso de personal.

"Para nivelar las finanzas de los ferrocarriles, se impone la - reducción en las erogaciones por concepto de salarios y compensaciones de un 5.9% por reducir el porcentaje de esta inversión a - un 62.7% que es ligeramente superior al ideal de los sistemas del mundo (60%) .

"Como el 4% de los ingresos totales, que se obtendrían como remanentes o ganancia, como consecuencia de la reducción de 5.9% de las erogaciones por salarios, no bastaría para cubrir las necesidades de amortización de material rodante que montan a ----- \$ 118' 000.000.00 anuales (considerando un periodo de amortiza--- ción de 12 años y con valor del capital amortizable; o sea el material rodante, de \$ 1,420 000,000.00, porque el monto de dicho - remanente sería solamente de; \$ 22'000.000.00, habría necesidad - de aumentar las tarifas generales de carga, express, pasaje, etc., en un 17.6% para cubrir las \$ 96'000,000.00, o bien aumentar las-

tarifas de carga en un 23%.

"Para justificar lo anterior se tiene:

"Incremento en las tarifas de 1934 a 1950134%

"Incremento al costo de la vida443% " (19).

Como se observa en la cita anterior, para resolver el problema-ferrocarrilero se plantea el reajuste de personal en una proporción del 5.9% que aumentaría al 15% (20), siendo el personal más afectado el de los Talleres y el del Departamento de Vía. El primero se verá desplazado al llegar las máquinas de diesel por dedicarse únicamente a reparar máquinas de vapor, ya que las reparaciones se llevarían a cabo en los Estados Unidos y los segundos, los del Departamento de Vía, 4,934 trabajadores, lo que equivale al 7.6% de un total para 1950 de 57,993, se les pretende desaparecer de la nómina de los Ferrocarriles Nacionales porque —según — el autor— la actividad de ampliación y construcción de nuevas vías es accidental, "... y el sindicato de trabajadores debe convenir que la función de estos trabajadores es estrictamente accidental ..." (21).

El Ing. J. Aguirre D. concluye su estudio indicando que: "...para movilizar con eficacia 24,121 carros (10,700 de los F.N.M.; 7,450 son alquiladas a los Estados Unidos y 5,951 son propiedad de empresas particulares) "...se necesita que los ferrocarriles dispongan de 1,150 locomotoras en vez de 908 de que dispongan actualmente lo que se traduce en un incremento de 242 locomotoras" (22).

Como podrá observarse en el estudio anterior, la política de --

"rehabilitación" implica también congelar salarios y reajustar--- personal para que la Empresa no onere con pérdidas; y el argumen- to es que: de 1934 a 1950 los salarios por individuo han aumenta- do un 335%; mientras que la Empresa ha recibido un incremento de- 22.1% por cada trabajador.

El congelar los salarios de ninguna manera resuelve el problema ferrocarrilero, sino por el contrario, lo agudiza (como podrá ob- servarse en los capítulos siguientes). Creemos que/ no es el -- el trabajador -- culpable de que los ferrocarriles operen con pérdidas porque --- ellos sólo lucharon y, por ello lograron aumentar sus salarios al mismo ritmo del incremento del costo de la vida, debido a las de- valuaciones existentes en nuestro país (1938 - 1940 y la de ---- 1948 - 1949). Por lo cual pensamos que a pesar de lo complejo- del problema, y tratando de resolver la interrogante, intentaríam- os preguntarnos porqué el rendimiento de los trabajadores no es- el que se esperaba de ellos. Creemos que, esta situación fué pro- vocada por las siguientes razones:

Locomotoras, terraplenas, rieles, durmientes, estaciones, talle- res, etc, etc., existentes en los Ferrocarriles Nacionales de Mé- xico en el año de 1950, se encontraban sumamente deteriorados por la sobrecarga de que fueron objeto durante años, equivalente a un sobre-trabajo de 2.2 veces, con respecto al ferrocarril de los -- Estados Unidos, situación que se agrava si tomamos en cuenta que- el material rodante y tractivo se encuentra en servicio desde el- período de Porfirio Díaz, lo que corresponde a más de 50 años de -

sobre-trabajo, cuando este material en servicio debiera trabajarse por lo mucho doce años, y como consecuencia, el material tractivo y rodante tendrá que ser reparado constantemente, elevando considerablemente las erogaciones de la Empresa, por concepto de reparación de plants, equipo y contratación —cada día mayor— de nuevo personal, que estaría dedicado a la reparación de locomotoras y de las vías férreas.

Así es como esta crisis provoca el aumento del personal ferrocarrilero lo cual nos indica que no existe un exceso de personal, y que, al no rehabilitarse los ferrocarriles, ese aumento, necesariamente bajará la fuerza tractiva por trabajador, aunque haya aumentado la fuerza tractiva por locomotoras, debido a la compra de locomotoras diesel. Un ejemplo; para 1956 existían en los ferrocarriles Nacionales de México 1087 locomotoras, de las cuales había en servicio 734 y en reparación 353 (23), y si a esto agregamos las malas condiciones en que se encontraban los rieles, durmientes, terraplenes, talleres, estaciones, etc., encontramos que todo ello, por no rehabilitarse cuando debiera haberse hecho, provoca un bajo rendimiento en la fuerza tractiva por trabajador.

Las razones antes expuestas inducen a plantear que no es el trabajador el culpable de la crisis ferrocarrilera como el Estado, Empresa y Sindicato se empeñan en hacer creer, sino que, por el contrario el ferrocarrilero siempre estuvo dispuesto a colaborar con la Empresa. Ello nos indica entonces que el problema ferrocarrilero

rrilero existe por el mal estado físico de los ferrocarriles, la mala administración y fundamentalmente por la política del gobierno de subsidiar a las empresas transnacionales contratistas con tarifas preferenciales, lo que provoca enormes pérdidas para los Ferrocarriles Nacionales. Así nos lo demuestra el siguiente ejemplo, en donde a la industria minera se le subsidia otorgándole una tarifa de 3.52 centavos por cada tonelada kilómetro (24) de arrastre de mineral cuando debería de pagar 6.069 centavos, existiendo una pérdida de 2.55 centavos por tonelada kilómetro, lo que equivale a una pérdida anual de \$ 39'083,372.03 (25). Nuestro panorama ferrocarrilero es aún más crítico si observamos que mientras el costo de la vida ha aumentado en el período de 1934 a 1950 un 444.1% las tarifas ferrocarrileras han aumentado sólo un 134.6%.(26)

Ante este complejo problema el Sr. Adolfo Ruiz Cortines en su informe del 10. de septiembre de 1955, dice:

"El Gobierno estaba seguro de que los ferrocarriles habrían de prestar su cooperación patriótica y su solidaridad con los intereses nacionales en el árduo problema de la rehabilitación ferrocarrilera. Convinieron con la Empresa las normas para sostener su propia fuente de trabajo, colaborar con ella en beneficio del patrimonio nacional que representan los ferrocarriles; reducir paulatinamente el personal al realmente necesario, evitar incidentes en el futuro y otorgar los ascensos por capacidad y merecimiento". (27)

Hasta aquí nos indica, que los ferrocarrileros, con el sentimiento de colaborar con la "rehabilitación", aceptan el reajuste, pero, los elementos con que contamos y que—en los próximos capítulos observaremos—indican que los trabajadores rechazarán el reajuste y quien aceptará será el Comité Ejecutivo del STFRM, -- que en ese momento no representaba los intereses de los ferrocarrileros, sino de la Empresa; pero a cambio de esta "colaboración" el Gobierno otorgaba a los trabajadores lo siguiente:

"...La Empresa mejorado en cuantía y volumen las jubilaciones; creó el Instituto de Capacitación y les proporciona artículos de primera necesidad a precio de costo. Además se iniciará en breve plazo la construcción de nuevos hospitales, escuelas y centros deportivos y, se otorgarán estímulos y compensaciones al personal que se distinga en el cumplimiento del deber" (28).

De lo anterior se desprende que el pago al trabajador por colaborar con la "rehabilitación" es otorgarles prestaciones que por ley les corresponde y no menciona aumento de salarios, lo que implica entonces que la política de "rehabilitación" significa: -- congelación de salarios y reajuste de personal.

Aunque de ninguna manera pensamos haber agotado los problemas que existían en el Sistema Ferrocarrilero al llegar a la presidencia Adolfo Ruiz Cortines, pensamos que lo anteriormente citado nos da una visión panorámica que nos permitirá explicar el proceso por medio del cual los ferrocarrileros reiniciaron una lucha -

en este sexenio por lograr su independencia y democracia sindical, que lograran en 1958. Así es como concluimos este capítulo para iniciar el siguiente que como consecuencia lógica del problema ferroviario trata del "Inicio y Desarrollo del Movimiento Ferroviario".

NOTAS

- (1) Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas 1957-1958, México, SCOP, 1958, p. G 1
- (2) Ibidem.
- (3) Ibidem, p. G 2
- (4) Ibidem, p. G 3
- (5) Ibidem.
- (6) Raúl Ortiz Mena, et. al. El desarrollo económico en México y su capacidad para absorber capital del exterior, México, Nacional Financiera, 1953, p. 304
- (7) Mario Gill, Los ferrocarrileros, 2a. Ed., México, Ed. Ex temporáneos, 1977, p. 20
- (8) Ibidem, p. 18
- (9) Ibidem, p. 55-56
- (10) Ibidem, p. 58
- (11) Diego López Rosado, Curso de Historia Económica de México, México, UNAM, 1973, p. 434
- (12) Mario Gill, Op. cit., p. 19
- (13) Archivo General de la Nación. Unidad Presidentes Ramo -- Adolfo Ruiz Cortines. En adelante; A. G. N. U. P. Exp. -- 513/10. Estudio de la situación económica de la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México; realizado por el Ing. Jesús Aguirre Delgado a solicitud del Presidente Miguel Alemán, 30 de marzo de 1950. p. 11

- (14) A. G. N. U. P. Exp. 513/10. Estudio sobre la eficiencia máxima posible de los Ferrocarriles Nacionales de México, -- compara con la eficiencia de los Ferrocarriles de los Estados Unidos de Norteamérica, realizado por el Ing. Jesús -- Aguirre Delgado a solicitud del Presidente Miguel Alemán, -- 24 de febrero de 1950, p. 1
- (15) Ibidem, p. 11,12
- (16) A. G. N. U. P. Exp. 5/C. Dictamen que presenta la Sub-Comisión de Industrias Básicas para la industrialización, sobre la importancia de que se superen los ferrocarriles. -- Firman los Consejeros Eugenio Garza Sada, Ernesto Ayala, -- Antonio Rivas Ramirez, Gustavo Garcia Soria y Everisto --- Straiza. 6 de julio de 1956, p. 11
- (17) A. G. N. U. P. Exp. 513/10. Estudio de la situación económica de la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México... cit., p. 8
- (18) Ibidem,
- (19) Ibidem, p. 9
- (20) Ibidem, p. 10
- (21) Ibidem,
- (22) Ibidem, p. 11
- (23) A. G. N. U. P. Exp. 513/161. Estadísticas de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
- (24) A. G. N. U. P. Exp. 513/10. Estudio de la situación económica de la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México

xico... cit., p. 3

(25) Ibidem.

(26) Ibidem. p. 10

(27) Los Presidentes de México ante la Nación 1821-1966. ---

T. IV México, Ed. Cámara de Diputados, 1966, p. 567

(28) Ibidem.

CAPITULO 2.- INICIO Y DESARROLLO DEL MOVIMIENTO FERROCARRILERO POR LA INDEPENDENCIA Y LA DEMOCRACIA SINDICAL.

* Los primeros pasos de los trabajadores ferrocarrileros al iniciarse el Gobierno de Ruiz Cortines, se dieron al organizarse estos para exigir la libertad de su antiguo líder Valentín Campa -- (y otros ferrocarrileros), que había sido apresado desde noviembre de 1949, acusado por el "chero" Jesús Díaz de León (1) de abuso de confianza y puesto en libertad el 9 de enero de 1953 "...Por falta de la condición de procedibilidad de querrela ..."(2).

Es importante señalar que después de la brutal represión de -- que fueron objeto los principales grupos de izquierda del país -- durante el sexenio del Lic. Miguel Alemán Valdés, estos se habían fragmentado y se integraron principalmente a tres distintas organizaciones: el Partido Comunista Mexicano (en adelante PCM), el Partido Popular y el Partido Obrero Campesino Mexicano (en adelante POCM). Este último partido tenía como Secretario General a -- Alberto Lumbreras pero el líder reconocido era Valentín Campa Sa-

lazar, quien al salir en libertad se integrarse plenamente al movimiento obrero como líder del POCM da un nuevo impulso a las luchas obreras en general y en particular al movimiento ferrocarrilero; es por ello que al analizar el movimiento ferrocarrilero durante esta etapa tenemos que estudiar la participación del POCM en la organización de la base ferrocarrilera y con ello podremos darle una secuencia lógica al estudio del movimiento ferrocarrilero, sobre la base de comprender la influencia de los distintos grupos políticos en su desarrollo.

2.1 EL PARTIDO OBRERO CAMPESINO MEXICANO EN LOS FERROCARRILES.

El POCM se funda en el año de 1951 compuesto principalmente por: "...la corriente de Acción Socialista Unificada; la de los expulsados del PCM después de 1940, entre los que estaban Carlos Sánchez Cárdenas, Alberto Lumbreras y Miguel Angel Velasco. También se incorporaron obreros e intelectuales que no habían pertenecido al PCM ...".(3) Una vez constituido formularon su declaración de principios en donde se afirmaba que: "Los países que, como el nuestro, no han logrado su plena independencia, no han liquidado completamente los restos feudales, ni han alcanzado, en fin, todos los objetivos de la revolución democrática, no pueden ya, en la actual época del imperialismo, alcanzarlos por la vía de la democracia burguesa, es decir, bajo la dirección de la burguesía, una parte de la cual se ha asociado al imperialismo, sino bajo la

dirección del proletariado y por la vía de una nueva democracia,- es decir, sobre la base de la hegemonía de la clase obrera en un Estado democrático, que no sólo lleve a cabo todos los objetivos de la revolución democrática, sino que, para consolidarlos, establezca las bases de un régimen socialista. La nueva democracia será, pues, un período de transición entre el régimen capitalista y el régimen socialista" (4). Evidentemente Valentín Campa y los dirigentes del POCM tenían su concepción de la lucha de clases, y con estos principios intentarán reorganizar principalmente a la base ferrocarrilera.

Planteaban también la unificación de los grupos comunistas en un solo Partido, llegando inclusive a proponer en el XIII Pleno Nacional, realizado los días 18, 19 y 20 de abril de 1958, integrarse en pleno al PCM ya que, desde mediados de la década de los cincuenta tuvieron actividades conjuntas, como es el caso del movimiento conocido con el nombre de "tortuguismo" (5) y de la "acción de Balderas" de 1958, (6) Es, en el gremio ferrocarrilero donde tenía gran influencia llegando al grado de tener en los puestos claves del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (en adelante STFRM) a sus principales dirigentes. Las causas de la desaparición del POCM fueron; los encarcelamientos de sus principales dirigentes y las pugnas internas creadas principalmente por la corriente lombardista encabezada principalmente por Carlos Sánchez Cárdenas quien pretendía desligarse completamente del POCM e integrarse al Partido Popular So-

cialista (7). La otra corriente, encabezada por el mismo Campa, Vallejo, Máximo Correa, Alberto Lumbreras y Miguel Aroche Parra planteaban la unión con el PCM. Esta situación se agravó al ser reprimidos y encarcelados los principales dirigentes del STFRM -- (1958-1959), y por lo tanto del POCM, quienes al ver que no podían seguir dirigiendo el Partido optaron por declararlo disuelto el 9 de diciembre de 1959; para que de esta manera, la corriente lombardista de Carlos Sánchez Cárdenas no desvirtuara la declaración de principios del POCM al unirse al PPS.

Después de algunos días de haberse integrado Valentín Campa al movimiento obrero, el POCM, a través de la célula (ferrocarrileros) convoca a una asamblea de trabajadores ferrocarrileros integrantes del Comité Nacional Ferrocarrilero de Unificación y Lucha Sindical para el día 4 de febrero, a la cual asisten "...cerca de 150 trabajadores...de Nonoalco, de San Lázaro y de otros sindicatos pertenecientes al Partido Obrero Campesino Mexicano" (8). En esta asamblea, Valentín Campa se manifiesta como un auténtico líder, comprometido con su clase, sin importar le las consecuencias que ello acarrearía en su integridad física y moral puesto que era constantemente vigilado por los cuerpos represivos del Gobierno (9) y en cualquier momento podía ser aprehendido nuevamente. No obstante esto, Campa expresa --según el informe de un agente de Gobernación-- lo siguiente: "...comenzó dando las gracias a los compañeros por las gestiones hechas ante las autoridades y jueces de la octava sala y de la quinta corte penal, para lograr-

su libertad...dió un saludo para todos los sindicatos que siem---
pre se han destacado en la lucha por la reivindicación de todas-
las masas trabajadoras del país, así mismo porque en esta fecha se
celebra el XX Aniversario del nacimiento del Sindicato de Traba-
dores Ferrocarrileños de la República Mexicana, que así como hace
20 años que nació con toda impetuosidad, también ya era ahora tiem-
po de que recobre su prestigio perdido en manos de gentes extra-
ñas de los trabajadores del riel, debiéndose a ello que él (Valen-
tín Campa), fuera internado en la penitenciaría por acusaciones
indebidas de traidores como el charro Díaz de León, el Lic. Fer-
nando Rincón Fregoso, quienes son unos entreguistas junto a los -
actuales dirigentes sindicales —el informe continúa— señaló al
Lic. Manuel R. Palacios de ferrocarrilero No. 1 en forma burles-
ca, a David Vargas Bravo, actual Secretario General del Sindicato
Ferrocarrilero, de haberse enriquecido ilegalmente —dice Campa -
que estos— son miembros prominentes de la planilla de rateros --
que protegió al Lic. Miguel Alemán —obrero No. 1— calificativo-
que le asignó David Vargas Bravo al Jefe Máximo de la banda del--
régimen de derecho —sic—. Hizo saber que de todos los Presiden-
tes que ha tenido México, el Lic. Miguel Alemán ocupa el primer -
lugar, no en honestidad sino como el presidente más bandido, pues
le robó a la Nación, nada menos que la cantidad de \$600,000,000.00
logrando con ello ser el primer accionista de las mejores empre-
sas del país en compañía de los Pasquel —el agente también tomó-
nota, e indica que— el actual régimen si bien no había tomado el

camino del Lic. Alemán, era porque el pueblo se encontraba cansado de tanta maldad y que era de suponerse que tendría que haber algunas consecuencias positivas al pueblo..."(10)

Después de esta serie de denuncias —según este documento— Valentín Campa plantea con claridad las demandas ferrocarrileras, — mismas que se mantendrán vigentes dentro de todo el movimiento.

Resumiendo plantea: terminar con la corrupción sindical; respecto a los derechos laborales que la Constitución Política otorga a los obreros; mejoras salariales; servicio médico; vacaciones; luchar contra reajustes; reinstalación de trabajadores despedidos y otras demandas de no menor importancia que le permitirán al trabajador ferrocarrilero tomar conciencia de su situación de explotado y organizarse para luchar por sus demandas, en torno a estos principios. Una vez que ha sido estructurado este conjunto de demandas básicas, los ferrocarrileros, con Valentín Campa a la cabeza, realizan una extensa gira por los Estados de San Luis Potosí, Jalisco, Nuevo León, Tamaulipas, y la Zona Norte de Veracruz. El objeto de estos viajes fué para lograr una mayor unificación en los trabajadores ferrocarrileros, mineros y petroleros, iniciando así una nueva era de agitación y organización en la masa obrera.

Los informes policíacos señalaban que:

"Como resultado de la visita de Campa, los centros ferroviarios del País, se ha desencadenado una seria división entre los trabajadores ferrocarrileros, los cuales tratan de provocar incidentes con el actual Ejecutivo Nacional del Sindicato, enviando comunic

ciones y circularas a todas las secciones, teniendo como objetivo volver a controlar el sindicato con elementos de Gómez Z. y Valentín Campa ".(11)

Esta gran actividad del PDCM con su capacidad organizativa ayuda a que poco a poco empiece a resurgir la combatividad ferroviaria que, debido a la represión de que fue objeto en 1948, se había mantenido estancada. Ante esta situación, David Vargas Bravo, Secretario General del STFRM utiliza los medios de que dispone para detener al movimiento que le estaba quitando adeptos y -- por lo mismo intenta desprestigiar a Valentín Campa ante la opinión pública y la base trabajadora achacándola a él y a Gómez Z.-- un intento de asaltar las oficinas del Comité General el día 19 de febrero de 1954; pero en los informes entregados a la Secretaría de la Presidencia de la República se señala que "...se comenta que el propio sindicato y el grupo 14 de octubre, son los que han hecho esta agitación periodística con el objeto de nulificar a Gómez Z., y a Campa, quienes dirigen a los grupos más importantes entre los ferrocarrileros" (12).

Por su parte, Valentín Campa se encarga de desmentir esa acusación en una junta donde estuvieron presentes: Amos Salinas, Máximo Correa y otras personas más --que según un informe-- "...por lo que respecta a las informaciones que se dieron en los periódicos Zócelo y Últimas Noticias, en el sentido de que Campa y Gómez Z. iban a asaltar las oficinas generales del sindicato, son completamente falsas y son maniobras de Vargas Bravo, para perjudi--

car a Campa, que él, Campa, no se unirá con Gómez Z., porque éste es un traidor de la clase obrera y sólo busca su situación personal...".(13)

Estas denuncias de Valentín Campa se corroboran aún más después de una entrevista que le concede el Procurador General de la República Lic. Franco Sodi el día 18 de marzo de 1953 a Luis Gómez Z. y a Rivas Trujillo, en la cual Luis Gómez Z. dice que "...ellos siempre han sido amigos del Gobierno Federal, tanto en el régimen pasado como en la actualidad y que siempre han sido enemigos de los grupos comunistas y del grupo pequeño que dentro del gremio ferrocarrilero controla Valentín Campa" (14).

Una vez que se ha establecido brevemente la importancia del POCM dentro de la insurgencia de la lucha ferrocarrilera pasaremos a detallar los motivos concretos que provocaron el ascenso de la lucha, teniendo en cuenta que el POCM tendrá una fuerte actividad a todo lo largo del sexenio de Ruiz Cortines.

2.2 LA GUIA DISCIPLINARIA.

Dentro de las causas más relevantes para el inicio de los movimientos de protesta de los ferrocarrileros se encuentra la firma de un convenio de trabajo por parte de la dirección "cherra" a espaldas de los trabajadores. A pesar de que el Convenio había sido firmado el día 16 de octubre de 1952 por el Gerente General de los FF. CC. M. N. de México Lic. Palecios por un lado y por el

otro, el Secretario General del STFRM, el Senador David Vargas -- Bravo, este día a conocer el Convenio a la base ferrocarrilera -- hasta el 7 de agosto de 1953.

Dentro de este Convenio se destaca por un lado un aumento salarial de \$52.00 por mes a cada trabajador, raquítico si se toma en cuenta el alto costo de la vida que existía para ese año, y -- por otro lado, (destaca dentro de este Convenio) una "Gufe Disciplinaria" que reforma el régimen disciplinario del Contrato Colectivo en vigor, ésta fué dictada con la intención de tener elementos legales para que la Empresa pudiera fácilmente despedir a los trabajadores que se destacan en la organización y lucha que emprenden al lado del PDCM por reivindicaciones económicas en un principio, para luego plantear la democratización sindical.

En lo sustancial, esta "Gufe Disciplinaria" contiene lo siguiente: los delitos de robo, fraude, abuso de confianza, peculado, -- despojo, embriaguez, utilización de drogas enervantes, suspensión indebida de labores, agio y accidentes por negligencia eran sancionados a la primera falta grave con: la suspensión definitiva de sus labores. Antes, los delitos mencionados, se sancionaban de acuerdo a la gravedad del hecho. (15)

Para justificar este Convenio, el Gerente General de los Ferrocarriles Nacionales de México Lic. Roberto Amorós expresa:

"La Gerencia General reitera su simpatía y su confianza al gremio ferrocarrilero, y manifiesta que con la colaboración de los trabajadores, en esta hora difícil para el mundo y para México, -

redoblará sus esfuerzos a fin de cumplir el programa de rehabilitación física y administrativa que ha trazado a los ferrocarriles el Presidente de la República Don Adolfo Ruiz Cortines " (16). -- Además, nos dice que en breve pondrá en vigor un reglamento de estímulo y recompensa para premiar los actos heroicos, la destacada labor y del cumplimiento del deber y, se aplicará el Convenio al personal sindicalizado y al de confianza.

La encargada de hacer cumplir esta reforma al Convenio (Gufa-Disciplinaria) será una comisión que estará compuesta por representantes de las partes, más un tercero que fungirá como Presidente designado por la Empresa y Sindicato, escogido de los trabajadores en servicio que nunca haya desempeñado puestos de confianza o de dirección sindical. Funcionará en cuatro grupos: Uno para la especialidad de Trenes y Alambres, otro para la Fuerza Motriz, otro para el Departamento de Vía y Conexos y el último para Oficinistas; cada grupo tendrá un árbitro y un representante de la Empresa y otro del Sindicato. Ellos, en conjunto, formarán la Comisión Mixta de Apelación Disciplinaria que tendrá un fallo inapelable aunque el inculpado acuda a las Juntas Federales de Conciliación y Arbitraje. La Empresa no queda obligada a cumplir el fallo que no sea de la Comisión Mixta de Apelación Disciplinaria; con lo cual se desconocen los derechos más elementales que otorga la Ley Federal de Trabajo y, por ende, a las autoridades que se encargan de reglamentar las relaciones laborales.

La declaración de Amorós en el sentido de que sólo con el au--

téntico sentido del deber en la competencia profesional y en la disciplina se logrará el programa de rehabilitación física y administrativa de los ferrocarriles, era sólo un pretexto. En realidad la Empresa y el STFRM firmaron el Convenio antes mencionado estableciendo uno de los precedentes más graves de la historia, no sólo del movimiento ferrocarrilero sino del movimiento obrero mexicano, cuyo objetivo indudable era reprimir toda lucha por la independencia y la democracia sindical y por aumentos de salarios; estos accidentes o delitos son fáciles de inventar o hacer recaer sobre los trabajadores más combativos, quienes tendrán que acatar la decisión de la Comisión Mixta de Apelación --- Disciplinaria.

Ante esta situación, los trabajadores conscientes de la trascendencia de este Convenio lo rechazaron; pero el movimiento aún era débil por la ausencia de unas bases programáticas que les permitiera luchar organizadamente y realizar acciones conjuntas que les hubieran permitido presentar un verdadero bloque ante las injusticias de la Empresa y Sindicato. Empero, la imposición de este Convenio permite las primeras reacciones en forma organizada contra la Empresa, destacando, en estos primeros brotes, los trabajadores trenistas de la División México y Querétaro, quienes dirigieron un oficio al C. Presidente de la República Don Adolfo Ruiz Cortines el 28 de agosto de 1953 en donde apuntaron los siguientes aspectos.

"1.- Que por las publicaciones hechas en la prensa nacional

ll del actual tienen conocimiento del Convenio que re---
forma el sistema disciplinario para los trabajadores fe-
rrocarrileros.

"II.- Que la publicidad hecha al mencionado Convenio les/a cau^h
sado grandes daños morales y materiales, por ser juzga--
dos por intereses en sostener en su beneficio el actual-
estado de cosas, por opiniones de periodistas y responsa-
bles a sueldo ...y que los trabajadores no han sido sino
víctimas de las dificultades de todo orden administrati-
vo, y a últimas fechas, carnada de políticos.

"III.- Que el procedimiento de investigación actual, se les ha-
convertido en cojín de las deficiencias e incapacidad --
administrativa, técnica y práctica del equipo.

"IV.- Desean que el problema se resuelva a fondo; que se orga-
nice la administración, que personas competentes practi-
quen las investigaciones de accidentes; que la discipli-
na y el respeto a los intereses alcance a todos los admi-
nistradores, que las compras sean adecuadas, y no de ma-
teriales de deshecho, como el equipo europeo de lujo que
no admitió por inseguro la Asociación de Ferrocarriles -
Americanos.

"V.- Que el Sindicato al aceptar el convenio los ha defrauda-
do y se consideran traicionados.

"Por tales motivos solicitan la intervención de usted para que:

a).- Una nueva solución al problema disciplinario.

- b).- Que en su estudio participen los trabajadores.
- c).- Que el Sindicato se ajuste a sus funciones, sin actuar políticamente.
- d).- Que los intereses de los trenistas sean manejados por ---- ellos.
- e).- Que se organice una Comisión Investigadora de Accidentes, con la intervención del Estado, la Sociedad, los Ferrocarriles y los Trabajadores." (17)

En igual sentido se dejan escuchar, el Secretario Local de Ajugtes Pablo Olivares de la Sección 19 de Monterrey, N.L. (18); la División del Centro (Aguascalientes) (19); la Delegación 2 Sección 13 de Jesús Carranza, Veracruz (20) así como también, otros trabajadores ferrocarrileros realizan asambleas para rechazar el Convenio; giran oficios, telegramas o cartas abiertas al C. Presidente de la República, exigiendo justicia (21), ya que, ante la opinión pública los culpables de los accidentes son los trabajadores, pero no han dado a conocer que el sistema ferroviario se encontraba prácticamente en ruinas por tantos años de explotación capitalista, llegando al grado de que las herramientas que utilizaban los ferrocarrileros en las reparaciones de las máquinas eran de los propios obreros porque la Empresa no tenía.

No obstante lo anteriormente señalado, el periódico El Nacional del 27 de agosto de 1953, dice que prácticamente todas las secciones del STFRM han estado conformes con la aplicación de la ---- "Gufe Disciplinaria" por lo cual señala que; "...se deduce que -

los informes que han sido propalados diciendo que hay gran oposición entre los ferrocarrileros a las nuevas normas disciplinarias, han resultado falsas "(22).

Así es como encontramos dos grandes grupos dentro del movimiento ferrocarrilero: El Comité Sindical Moralizador 14 de Octubre - (23), quien elegía y sostenía a los líderes del STFRM y que transaba con la Empresa, y el grupo opositor: la gran base trabajadora, en este momento aún dividida pero unificada en contra de las actitudes charrietas del Secretario General de su Sindicato, quien veía, que la tan temida insurgencia ferrocarrilera estaba ya en camino por la defensa de sus derechos.

David Vargas Bravo pasa por sobre todas las normas sindicales para contrarrestar la oposición de los trabajadores, empleando la táctica de la falsificación y la arbitrariedad claramente expuestas en el Convenio del 7 de agosto, que como ya se expuso fué rotundamente rechazado por los obreros; así se manifiestan en la -- Sección 29 de Villa Frontera, Coah. cuyos miembros habían rechazado el Convenio por abrumadora mayoría en Asamblea General; no --- obstante esto, Vargas Bravo, Ricardo Velázquez y Arturo González-Méndez, todos del Comité Nacional, se negaron a tomar votación y, por lo tanto, oficialmente no se rechazó el Convenio sino que se aceptó, como lo hicieron las 38 Secciones de que se compone el -- STFRM por imposición de los líderes.

También, este grupo "14 de Octubre" se destaca por reprimir a -- los obreros, como es el caso entre otros, de los obreros Néstor -

Ricardez, Guillermo Ramírez, Rafael Arriaga, Alvaro Contreras y - Antonio Vinay de la Sección 28 de "Hidalgo 96" de Veracruz, Ver., - quienes fueron suspendidos por 10 días (febrero 13 de 1953) con - la amenaza de aplicarles la cláusula de exclusión por el delito - de denunciar públicamente en Asambleas de la Sección la inmoralidad de los dirigentes locales; al proseguir los obreros antes - mencionados en su actitud, "...estos castigos de referencia han - sido ordenados por los señores José y Ambrosio Quintero Aldama, - aduciendo que eran órdenes del señor Vargas Bravo, Secretario General del Sindicato "(24). En el caso de Antonio Vinay, Néstor - Ricardez y Guillermo Ramírez, quienes son Presidente, Secretario - y Tesorero del Comité Seccional de Unidad Sindical Ferrocarrilera, fueron suspendidos por 90 días, fraccionando 10 días por quincena a partir de diciembre de 1953 por denunciar los abusos que cometieron las autoridades de la Sección 28 del STFRM en su empeño -- por sostener al grupo de Vargas Bravo en el poder, ya que se está en plena campaña electoral sindical, y este es el verdadero motivo por el cual se reprime a los trabajadores progresistas, con el objeto de tener el camino libre y colocar en los principales puestos directivos a personas adictas a la Empresa. Estos obreros -- acudieron al Ejecutivo Local, al Comité General de Vigilancia y - Fiscalización, a la Secretaría del Trabajo y al mismo Presidente de la República sin obtener justicia a pesar de que mostraron documentos que probaban sus denuncias, y por ello -- dicen los trabajadores-- "...recurrimos a ustedes, para que no más tarde se nos-

juzgue de violencias en nuestros actos, pues ya estamos cansados de tantas vejaciones de estos señores, que están al margen de la ley y que han querido hacer de nuestra organización ferrocarrilera un feudalismo, en beneficio de unos cuantos privilegiados (25).

Como se ha observado, la aplicación de la "Gufa Disciplinaria" permitirá a la Empresa llevar a cabo la política de "rehabilitación", pues si algún trabajador se opone a los reajustes de personal o a la congelación de salarios, inmediatamente se le inventa un delito y se le aplica la "Gufa Disciplinaria", y así "legalmente" se le expulsa de su fuente de trabajo, y de esta manera se reprime y se controlan los brotes de descontento de la base ferrocarrilera. Sin embargo, esta represión obliga a la base ferrocarrilera a reorganizarse para luchar en contra de estas injusticias dirigidas principalmente por el POCM, como podrá observarse a lo largo de esta investigación. Es importante señalar también el papel importante que juega el grupo "14 de Octubre" en el sojuzgamiento de las manifestaciones de la base ferrocarrilera, y por ello lo veremos a continuación.

2.3 EL COMITÉ SINDICAL MORALIZADOR "14 DE OCTUBRE" Y LAS ELECCIONES DE 1954.

El Comité Sindical "14 de Octubre" que se autodenomina "moralizador", es el grupo que dirige la política pro-empleador del STFRM y que cobra gran importancia durante el sexenio de Ruiz Cogg

tines como instrumento de control sindical.

Este grupo tiene su origen en el año de 1948, y aunque es anterior a nuestro periodo de estudio, trataremos de explicar brevemente los hechos que permitieron su nacimiento y el porqué^{de su} trascendieron la historia ferrocarrilera pues una de las demandas de la "6a. Convención General Extraordinaria" —presidida por Demetrio Vallejo— fue precisamente la desaparición del Comité Sindical moralizador "14 de Octubre" (26) por no permitir el proceso de democratización sindical.

El 10. de febrero de 1948 —como es costumbre— se efectúa la transmisión de poderes dentro del STFRM y en esta ocasión Luis Gómez Zepeda dejará la Secretaría General a Jesús Díaz de León alias el "charro", quien concluirá su periodo hasta el 10. de febrero de 1951 (27). Durante el 1er. año de funciones de Jesús Díaz de León, existe una fuerte crisis económica en nuestro país, se devalúa nuestra moneda de \$ 4.85 a 8.65 pesos por dólar, lo cual repercute necesariamente al interior del Sindicato ferrocarrilero^y en general dentro del sindicalismo, en donde se manifiestan dos corrientes ideológicas con el objeto de contrarrestar los efectos de la devaluación.

La primera corriente representada por la Confederación de Trabajadores de México (CTM), la Confederación Proletaria Nacional (CPN) y la Confederación Obrera Campesina de México (COCM),

dan su apoyo incondicional al gobierno. La segunda, compuesta por los mineros, ferrocarrileros, petroleros, así como por la-

Confederación Unitaria de Trabajadores (CUT) y la Asociación de -
Obreros y Campesinos de México (AOCM) al igual que los an-
teriores, apoyan al Gobierno, pero mantienen una actitud crítica --
hacia su política e inclusive demandan la salida de varios funcio-
narios del gabinete de Miguel Alemán (28).

Así, el 21 de agosto de 1948 se llevó a cabo una manifestación-
que tiene como objetivo luchar contra la carestía y protestar por
la devaluación de nuestra moneda (29), citada por la Coalición de
Sindicatos Industriales —donde se encontraban los ferrocarrile-
ros—. En dicha manifestación el orador por parte de los ferroca-
rriles fue Gómez Zepeda, quien, "según Campa" se ajustó al guión -
preparado por la corriente democrática (30), en donde destaca una
agudacritica a la administración ferrocarrilera, acusándolos de -
"incapaces" y de "corruptos".(31)

La manifestación fue un éxito —dice Campa— pero al día si-
guiente Valentín Campa recibió la noticia por el propio Gómez Z.-
de que Jesús Díaz de León iba a desatar un ataque violento contra
los comunistas por órdenes de Miguel Alemán, y particularmente --
contra Valentín Campa y Gómez Z.(32) La represión obedece a que
Valentín Campa, como líder de la corriente democrática al interior
de los ferrocarrileros, representaba una fuerte oposición al Go-
bierno de Alemán, pues además de criticar su política gobiernista,
se opuso a que como producto de la rehabilitación ferrocarrilera-
se reajustaran "12,000 plazas y a llevar una serie de modifica-
ciones antiohrreras en los contratos colectivos de trabajo" (33);-

En efecto, el 28 de septiembre de 1948, Jesús Díaz de León --
"...presentó una demanda ante la Procuraduría General de la Repú-
blica contra Luis Gómez Z. y Valentín Campa por un desfaldo de --
cien mil pesos ocurrido mientras ellos fueron dirigentes del sin-
dicato" (34).

Así, Miguel Alemán utilizando como instrumento a Jesús Díaz de-
León reprime a Valentín Campa, líder indiscutible de la corriente-
democratizante al interior del gremio ferrocarrilero, situación -
que permitirá una coyuntura para "depurar" al STFRM .

Ante este problema Valentín Campa indica que: "...Resolvimos-
armar una ofensiva contra Jesús Díaz de León. El Comité General-
de Vigilancia y los otros cuatro miembros del Comité Ejecutivo --
General acordaron suspenderlo --a Jesús Díaz de León-- en sus fun-
ciones de Secretario General fundamentando la medida con todos --
los informes de su traición al servicio del Gobierno" (35). Es -
precisamente el 14 de octubre de 1948 cuando se le destituye de -
sus funciones, acusándolo de querer dividir al Sindicato y de in-
mediato nombraron como Secretario General interino a Francisco --
Quintana Madrano, y este mismo día, "...según refiere la revista-
Tiempo, el funcionario depuesto se valió de seiscientos obreros-
para asaltar los cinco edificios que el STFRM tiene en el D. F."-
(36). Pero según la corriente democratizante, la mayor parte de-
los obreros que asaltaron los locales sindicales eran agentes po-
licíacos vestidos de "paisanos" o personas ajenas al gremio (37).

Debido a este acontecimiento, se acuña desde este momento la --

palabra de "charro" a todos aquellos líderes sindicales que representan los intereses de la Empresa y no los de los obreros. Se utilizó el nombre de "charro" porque Jesús Díaz de León era conocido con el sobrenombre de "El charro" por ser adepto a las fiestas charras.

La actitud del "charro" Jesús Díaz de León es a todas luces --- traidor a los intereses de los obreros; puesto que de acuerdo a los propios estatutos del STFRM, se debió haber recurrido al Comité General de Vigilancia y no la a Procuraduría General de la República para solucionar el problema del "desfalco" (38), pues con ello se violó la integridad e independencia del STFRM y se sentó

un grave precedente para la organización sindical en México -- con la intromisión del Estado en asuntos sindicales; motivo por el cual fué repudiada esta actitud por las corrientes progresistas de nuestro país como los mineros, petroleros, ferrocarrileros, -- la CUT y la ADCM (39).

Y como consecuencia del apoyo gobiernista, el "charro" Jesús -- Díaz de León fué reconocido el 27 de octubre de 1948 como Secretario General del STFRM por el Secretario de Trabajo y Previsión Social (40); con ello, se inició una "depuración" dentro del Sindicato, expulsándose a aquellos ferrocarrileros que habían previamente desconocido al "charro" y otros como Valentín Camos son encarcelados. El caso de Gómez Z., que también fué encarcelado, saldrá seis meses después y mientras estuvo preso se quitó la carata de progresista y mostró su actitud pro-gobiernista traicionando a

la clase obrera, pues entre otros muchos argumentos nos dice Campa "...Luis Gómez Z., al entrar en Lecumberri, elaboró un documento muy enérgico contra el Gobierno y en defensa del Sindicato, titulado ¡Basta! . A los tres días Gómez Z., por conducto de una hermana suya colocada en un alto puesto de las empresas radiofónicas de los Azcárraga, concertó un compromiso con el Presidente -- Alemán. El compromiso consistió en aceptar la traición al movimiento ferrocarrilero en particular y al movimiento obrero en general a cambio del ofrecimiento de Alemán de dejarlo libre muy -- pronto...fue trasladado a una celda de lujo..." (41), además nos dice Campa, cooperaba con la policía para localizar a los dirigentes ferrocarrileros que seguían repudiando al "charro".

Volviendo a nuestro tema, indicamos que desde el momento en el cual el "charro" se enfrentó a la corriente democratizante, éste se rodeó de un grupo que lo sostuvo en el poder y que tomó el nombre de "Comité Sindical Moralizador '14 de Octubre'" en "honor" - al "charrazo" sindical perpetuado el 14 de octubre de 1948. En este Comité se encuentran, en su gran mayoría, verdaderos trabajadores que creían realmente que su grupo moralizaría al STFRM acabando con la corrupción a base de la represión pero pasada la -- euforia se dieron cuenta de que sus líderes sólo buscaban beneficios personales y que para sostenerse en el poder se valían de la violencia y la arbitrariedad auspiciadas por el propio Estado, -- rompiendo con ello la democracia de que tanto alardea el orden jurídico burgués. Especialmente se destruye la democracia sindical.

Al terminar Díaz de León su período como Secretario General del STFRM (1948-1951), el grupo "14 de Octubre" se había fortalecido llegando al grado de que ellos eran quienes elegían a las autoridades del STFRM, tanto general como seccionalmente, haciendo a un lado la democracia sindical por lo que tanto habían luchado los ferrocarrileros, e imponen como Secretario General a David Vargas Bravo integrante de su grupo, quien sigue con la táctica terrorista creada por su antecesor permitiéndole controlar a las diezmas--das fuerzas progresistas durante su trienio que va del 10. de febrero de 1951 al 10. de febrero de 1954.

"Desde hace poco más de tres años el grupo '14 de Octubre' se ha encargado de orientar las actividades políticas y sociales del sindicato apoyándose en el acuerdo número 88 de la VII Convención, que lo declaró en libertad para actuar en las campañas electorales que encabeza el PRI " (42).

Desde mayo de 1953 el grupo "14 de Octubre" se encuentra en --- pugna interna, tratando de elegir al sucesor de David Vargas Bravo, situación que se agudiza porque, Fidel Tavares, Abraham Quevedo, Jesús Ibarra, Juan Sánchez y Juan Gutiérrez están llevando a cabo, cada uno por su lado su campaña para ocupar la candidatura de Secretario General del STFRM. Esta maniobra, fue alentada por David Vargas Bravo para dividir el grupo "14 de Octubre" y de esta manera elegir a su candidato ya que, les había hecho creer a cada uno que contaban con su apoyo pero, en realidad, David Vargas Bravo había estudiado "...la agitación provocada entre el elig

mento trenista, principalmente por la aplicación reciente de la --
gufa disciplinaria, modificó sus planes y determinó desagráviándo
los dándoles la Secretaría General y para ello nadie mejor indica
do que Ricardo Velázquez, conductor de la división de Monclova, -
de limpios antecedentes sindicales y con suficiente preparación -
para ese puesto dado que ha venido ocupando en los últimos tres -
años el cargo de Secretario General de Ajustes por Trenes" (43).

Con el objeto de terminar con estas pugnas, David Vargas Bravo
dice que su decisión se debió a que "...eran órdenes del señor --
Presidente, y que no había más remedio que acatarlas; para acabar
de conformar a los perdidosos les ofreció otras Secretarías y pueg
tos jugosos, 'Previsión Obrera' para Gutiérrez Manríquez, no obs-
tante que este puesto sólo puede adquirirse por elección que hace
la Convención de dicha Institución; a Jesús Ibarra, la Presiden-
cia del Consejo de Administración del Sindicato, puesto que permu
ta de hecho con Gutiérrez Manríquez; a Juan Sánchez B., la Geren-
cia de la 'Cooperativa Unica' que está en formación; finalmente a
Quevedo Rivera y Fidel Tavares, las Vocales de Vigilancia por --
sus respectivas ramas de trabajo..." (44).

Con estos pactos, el grupo "14 de Octubre" y David Vargas Bravo
se lanzan unidos a la campaña electoral por sus representantes Ge
nerales y Locales del STFRM. Llevan a cabo, para tal efecto, una
Convención el 12 de noviembre de 1953, en donde manifiestan la --
unidad de su grupo, que represente a cerca de 70,000 trabajado--
res del riel. En esta Convención que fue presidida por el Comi

ban
tê Central que encabeza/ Fidel Tavares, Alfredo Navarrete y Jesús Ibarra (quienes) manifestaron por conducto del diputado Navarrete: -
"...que el grupo camina de acuerdo con el régimen actual porque - el Presidente... es hombre que ha comprendido al pueblo y está luchando por su mejoramiento en todos los sentidos...

"...que la idea de su fundación —del grupo 14 de Octubre— fue la de moralizar, lograr la unidad del numeroso gremio y expulsar a los mal intencionados..." (45).

En esta Convención eligen a la nueva directiva del grupo "14 de Octubre" que queda integrada por: "Presidente, Diputado Alfredo Navarrete; Vice-Presidente, Manuel Mirón Rosales; Secretario de Propaganda y Publicidad, Francisco Uzcanga; de Organización y Estadística, Jesús Tena Robles; Tesorero, Luis Beltrán; Secretario de Actas, Alicia y Guillermina Sánchez T.; Vocales por Talleres, J. Guadalupe Tavares; por Trenes, Rafael Rodríguez; por Oficinas, Francisco García; y por Vía, Margarito Briones; Comisión de Honor y Justicia, Presidente, Antonio de la Loza; Secretario, Lauro Treviño y Vocal Roberto Barhur" (46).

Una vez que este grupo se ha unificado y han elegido nueva directiva, eligen el 14 de noviembre a sus candidatos para las próximas elecciones del STFRM "proponiendo a":

Para el Comité Ejecutivo General del Sindicato
Ricardo Velázquez Vázquez.....Secretario General.
Francisco Calleja Pandal.....Tesorero.

Ignacio Aguiñaga.....Secretario de Organización y Educación.
Salvador Quezada.....Secretario de Ajustes y Trenes.
Leobardo Quiroz Moreno...Secretario de Ajustes por Talleres.
Carlos González Yáñez....Secretario de Ajustes por Vía.

Para el Comité General de Vigilancia.

Jesús Ibarra Navarro.....Presidente.
Alfonso González Torres..Vocal por Talleres.
Rafael Aguilar Salamanca...Vocal por Trenes.
Abraham Quevedo Rivera.....Vocal por Oficinas.
Marcos Mendoza.....Vocal por Vía. (47).

La Convención del grupo político-sindical "14 de Octubre" empezó el 12 y concluyó el 19 de noviembre de 1953. Dentro de su plan de trabajo se destacan únicamente prestaciones de carácter social como dotar de casa-habitación, una clínica central, seguro de educación y otras demandas de menor importancia, sin atacar el problema fundamental de los trabajadores ferrocarrileros: aumento de salarios.

Alfredo Navarrete nos dice en esta sesión que seguirá la política que creó el grupo "14 de Octubre", "...así como desde 1948- ha seguido una trayectoria constante de superación porque el movimiento de depuración en las filas de los corrompidos dirigentes de la organización ha dado sus magníficos frutos, llegando a la época presente con un balance halagador, no sólo en el orden sin-

dical, sino en lo económico y moral..." (48).

Ante esta compleja y gran organización con que contaba el grupo "charro", las organizaciones progresistas se mantenían un tanto - diezmadas, pero estaban prontas a dar la pelea en la lucha por la democracia sindical. El 9 de noviembre de 1953 empieza el enfrentamiento entre grupos pro-empresariales y grupos progresistas; en ese día, fueron balaceadas las oficinas de Balderas No. 33 por -- "...'pistoleros a sueldo', pagados por David Vargas Bravo, identificando a Policarpo Quiroz y Roberto Rodríguez ..." (49) quienes dispararon armas de fuego contra trabajadores con el objeto de impedir el reparto de propaganda electoral en favor de los grupos - independientes emanados de la base trabajadora. Otra táctica aparte de la de amedrentar por medio del terror a los ferrocarrileros, fué la de negar el registro de planillas aunque reunían los requisitos necesarios.

Esta serie de acontecimientos estaban a la orden del día en todo el sistema ferroviario, pues la corriente democratizante veía en estas elecciones la posibilidad de colocar en los puestos sindicales a verdaderos trabajadores. Las elecciones para funcionarios de las Secciones se llevó a cabo del 4 al 9 de diciembre de 1953 en medio de una gran tensión porque nuevamente, a pesar de la fuerte oposición de los trabajadores el grupo "14 de Octubre", se burló de la democracia sindical, lo cual motivó fuerte reacción de los trabajadores que llegaron al grado de tomar las oficinas de sus secciones. Cabe señalar también los acontecimientos

que se sucedieron con motivo de las elecciones, destacándose dentro de estos movimientos los siguientes:

Los trabajadores de la Sección 14 de Mazatlán, Sin. dan a conocer los resultados del escrutinio electoral con el objeto de que se respete la voluntad de los trabajadores y no se imponga la planilla apoya^{da}/por el grupo "14 de Octubre". "...escrutinio verificado por el Comité Local de Vigilancia en funciones de Comité Electoral que integran: Luis Sánchez Michel, Lucio Vázquez Fuentes, - Francisco Barraza, Faustino Berumen y Juan K. Santoyo, los cuales firmaron todas y cada una de las Actas Electorales de las Especialidades .

"A la mayoría de los representantes anotados, que mediante este escrutinio han sido electos directa o democráticamente por los -- trabajadores, mañosa y dolosamente no han sido acreditados como -- tales por la Dirección de la Sección 14 que mal encabeza Arturo - Barraza Lachica y Manuel Cota Torres de Mazatlán, Sin.

"El motivo único de esta violación al Estatuto y al Derecho de los trabajadores, sólo se explica en la fabricación del fraude -- sindical más monstruoso de que se tenga noticia en la Sección 14- de ferrocarrileros; pues después de la cadena interminable de violaciones que han precedido y caracterizado esta fase de la lucha-sindical de ferrocarrileros, tenemos la contundente declaración - del Presidente Propietario del Comité Local de Vigilancia y Fiscalización Luis Sánchez Michel que pronunció al ser separado injusta y arbitrariamente y para la consumación del escandaloso fraude

de dicho puesto:

"Siento mi conciencia tranquila, y creo que mi único delito --- consiste en haber hecho las elecciones democráticamente limpias - en la Sección 14. Toca a los trabajadores ferrocarrileros decidir sobre la situación política de la Sección.

"Esta declaración del funcionario sindical Sánchez Michel, establece con incontrovertible claridad y sin lugar a dudas que todo el guisado impositivista que se pretende llevar a cabo goza ya - del mayor desprestigio entre los trabajadores ferrocarrileros.

"El grupo dirigente y minoritario pretende hacer aparecer como legítimo triunfo su escandaloso fraude y para legalizarlo quieren la intervención de las fuerzas armadas municipales y federales".

(50)

El acontecimiento antes descrito se repite aunque con sus - particularidades respectivas en la Sección 13 de Matías Romero, - Oaxaca; la Sección 2 de Aguascalientes, Ags. ; la Sección 5 de - Chihuahua, Chih.; la Sección 6 de Ciudad Madero, Tams.; la Sección 4 de Cárdenas, S. L. P.; la Sección 11 de Irapuato, Gto.; la Sección 20 de Orizaba, Ver.; la Sección 21 de Puebla, Pue.; la Sección 10 de Guadalajara, Jal.; la Sección 25 de Tierra Blanca, Ver. y la Sección 34 de Tampico, Tams. (51).

Todas estas denuncias que emiten los dirigentes de las Secciones antes mencionadas se giran al Presidente de la República con el objeto de que cumpla el ofrecimiento del 10. de diciembre de - 1952 y el del 10. de septiembre de 1953, consistente en

respetar la voluntad mayoritaria de los trabajadores en la designación de sus dirigentes. Es por ello que acuden al C. Presidente demandando un plebiscito nacional lo que les permitiría terminar con la farsa electoral. Es importante señalar que una parte considerable de las Secciones estaba en contra de la imposición de los Secretarios Locales pero no de la elección de Secretario General del STFRM Ricardo Velázquez.

Esta gran actividad ferrocarrilera por la democracia sindical - está dirigida por los "...Comités Coaligados de Defensa Electoral del Sindicato Ferrocarrilero de la República Mexicana, que está formado por Francisco Delgado, del Comité Pro-Rafael García Colón; Rafael Romero, del Comité de Unificación Electoral Pro-Nicolás -- Araujo; Ramos Sevilla, del Comité 'Hidalgo 96' (grupo dirigido -- por Luis Gómez Z.); Rodolfo Valdés del Comité de Defensa Sindi-- cal; José Quirón de la Alianza de Trabajadores ferrocarrileros In dependientes; Juan Rojas, del Comité Pro-Restauración Sindical; - Alberto Vera, del Comité Revolucionario Ferrocarrilero y Raymundo Martínez, del Comité de Orientación y Unidad Sindical Ferroviaria ...".(52)

Todos estos grupos están en contra de las imposiciones electorales y proponen un nuevo recuento, antes de que la Secretaría del Trabajo reconozca como Secretario General del STFRM a Ricardo Velázquez Vázquez y a los Secretarios Locales de las Secciones. --

Esta coalición proponía como Secretario General a Rafael -- García Colón, y para contar con el apoyo de la base ferrocarrile-

ra, formulen dentro de su plan de trabajo el plebiscito nacional, la reducción en el descuento sindical de un 5% a un 2% y para lograr estas demandas se proponen realizar mítines en las 17 Secciones, que según afirman, dominan. Aunque no era la política de esta Coalición presionar a las autoridades con la toma de las oficinas sindicales, algunas secciones lograron apoderarse de ellas, desconociendo a las Autoridades Locales, lo que provoca la represión estatal y empresarial, logrando con ello reafirmar en el poder al grupo "14 de Octubre".

La reacción de los ferrocarrileros no se hace esperar y —como se indicó anteriormente— empiezan a tomar algunos locales de las Secciones, con el objeto de que se respete la voluntad de la base ferrocarrilera. Así lo indican los siguientes acontecimientos.

El 9 de enero de 1954, se intenta tomar las Oficinas Generales del STFRM ubicadas en la calle de Hidalgo 59 al igual que en las Secciones 15, 16, 17 y 18 del D. F.. Para este momento los grupos Gomecetistas y Henriquistas se habían aliado y conjuntamente querían asaltar las oficinas del STFRM, pero se encontraron con que las oficinas estaban fuertemente resguardadas por las fuerzas policíacas y ferrocarrileras adictas a David Vargas Bravo, por lo cual sólo lograron realizar mítines frente a las Oficinas Generales así como una entrevista con el Secretario del Trabajo Adolfo López Matos. (53) Esta actitud de Gómez Z., que pareciera estar con los trabajadores, no fue secundada por otros grupos ya que conocían su trayectoria política; el mismo Valentín Campa lo denun-

ció en la Asamblea que tuvo con su grupo el 13 de enero de 1954- en donde indica que "...el grupo gomecetista es un grupo de traidores que están de acuerdo con el grupo "14 de Octubre" y con la Empresa, y lo único que desean es conquistar un puesto jugoso en el propio Sindicato" (54). A nuestro juicio Valentín Campa se -- quedó corto en su predicción, pues durante tres periodos fué eleg to como Secretario General del STFRM y durante el sexenio de López Portillo fué Gerente General de los Ferrocarriles Nacionales de México gracias a su política de traición a los trabajadores y de acercamiento patronal (55).

Entre el día 9 y el 12 de enero de 1954 las corrientes democratizantes toman las Secciones 2, 4, 3, 6, 11, 14, 19, 20, 21, 24, 25, 27, 28, 30, 31, 34 y 36 (56). Estas Secciones, por medio de sus representantes de la corriente democrática dan a conocer a la opinión pública su inconformidad con el proceso electoral, desconociendo por tal motivo a las Autoridades Locales en funciones y toman las oficinas tratando de presionar con ello para que se les respete su voto; pero, mediante el uso de la fuerza pública las - oficinas son devueltas a los líderes "charros" quienes, al tener el control, nuevamente reprimen a los obreros por su participación en el movimiento contra la farsa electoral. El primer afectado será Alfonso Lomelf Ramírez bajo la acusación de querer incendiar los carros de los ferrocarriles, fué aprehendido el 25 de diciembre de 1953 por los agentes especiales de los Ferrocarriles Nacionales; Francisco Pimentel soldador del taller de la Sección-

21 de Puebla, Pue., fué dado de baja por una "venganza personal"; Francisco Mayoral fué dado de baja por negarse a darle dinero a Rafael Ortiz; Jesús Carrillo G., mecánico, dado de baja por "hablar con claridad" (aunque poco después se le reinstaló en la Sección 2 de Aguascalientes, Ags.); Samuel Rangel, Roberto Ramirez, Fernán Carranco, Benjamín Reséndiz, Pedro López, Francisco Mosqueda, José Pérez y Albino Velázquez fueron expulsados de la organización ferrocarrilera; Jesús Rosales Zapata, Manuel Avila Solís, Miguel Romo González, Desiderio López y Conrado Reyes fueron suspendidos de sus derechos sindicales por espacio de 5 años (57).

Estas injusticias, no son las únicas que se registraron a raíz del movimiento ferrocarrilero en contra de las elecciones, pero son las más conocidas que se dieron a la publicidad. Con estos elementos, nos damos cuenta de que el método de control del grupo "14 de Octubre" funcionó mientras los ferrocarrileros estuvieron divididos, por ello, cuando logró unificarse el gremio ferrocarrilero, lo primero que exigió fué la desaparición de esta gran máquina de control sindical que tanto daño había ^{causado} a los obreros del riel, como ellos mismos lo hacen constar al girar unas esquelas de defunción dirigidas al señor Enrique Rodríguez Cano, Secretario Particular de la Presidencia de la República, el 14 de octubre de 1954 en los siguientes términos:

"LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPUBLICA MEXICANA recuerdan a Ud. el fallecimiento de su querido sindicato, con la pena que es propia del Movimiento Obrero Nacional que en Octubre 14

de 1948 se cubrió de luto. Hoy hece seis años que al negarse la-
Revolución así misma dieron sepultura clandestina a dicho organiz-
mo sus verdugos a saber:

"Lic. Miguel Alemán V.	(Poder)
"Lic. Gral. Rogerio de la Selva	(Intriga)
"Lic. M. Ramirez Vázquez	(Instrumento)
"Cor. Carlos I. Serrano	(verdugo)
"Cor. Jesús Díaz de León 'el charro'	(Judas)
"Gral. Santiago Piña Soria	(Lacayo)
"Gral. Juan G. Valdéz	(Estulticia)
"Gral. Othon León Lobato	(Pistolas)
"Lic. Franco Sodi	(Técnico)
"Lic. Manuel R. Palacios	(Peculado)

"Licenciados y Generales, auxiliares de Coroneles y traidores,-
entregaron el cadáver de su víctima a la hienas de la Prensa Na-
cional para que lo devorasen en macabro festín.

"'El Charrismo' hizo lucir el acontecimiento con destacadas y -
numerosas Columnas, Sabotajes, Cóspiraciones, Encarcelamientos-
y Homicidios.

"Recordamos a Ud. a su conciencia revolucionaria y al balance -
histórico contemporáneo que el Sindicalismo Nacional se cubrió de-
blanco desde entonces.

"La pira funeraria se encendió en la Av. Hidalgo 59, domicilio
que fué del extinto, cuyos despojos aún alimentan a los necrofa--

gos encabezados por el Senador David Vargas Bravo y los Diputa--
dos al Congreso de la Unión Alfredo Navarrete, Mariano Ordorica--
Burgos, J. Jesús Ibarra Navarro, Luis T. Díaz y otros.

"El duelo se recibe en cualquier rincón de México donde haya de
rechos obreros conculcados, donde existan justas quejas no escu--
chadas como en las Juntas de Conciliación. En los talleres, en -
los rieles que cubren el suelo del país y también en las cárceles
para los pobres y los perseguidos.

"El Artículo 123 de la Constitución Política; El Código Federal
del Trabajo; los principios de la Revolución Mexicana; El Movimien
to Obrero Nacional; El Derecho de gentes y la dignidad del hombre,
recuerdan a Ud. este luctuoso aniversario y le ruegan eleve Ud. -
también sus preces a la conciencia de México, para que un día vuel
va a la vida el derecho de los trabajadores y puedan defender su
pan y su derecho de Asociación.

"México, D. F. Octubre 14 de 1954" (58).

Ya sin opositores, se reunieron en el edificio sindical los días
24,25,26,27 y 28 de enero de 1954 los recientemente "electos" fun
cionarios de las Secciones Locales del STFRM en Asamblea Electo--
ral para "elegir" a el Comité Ejecutivo General, siendo electos -
por votación "secreta" los siguientes dirigentes:

Ricardo Velázquez Vázquez	Secretario General Ejecutivo.
Ignacio Aguirre C.	Secretario General de Organización de Educación.

Francisco Calleja Pandal	Secretario General Tesorero.
Salvador Quezada	Secretario General de Ajustes --- por Trenes.
Samuel Ortega Hernández	Secretario General de Ajustes por- Oficina.
Leobardo Quiroz Moreno	Secretario General de Ajustes por- Talleres.
Carlos González Llanes	Secretario General de Ajustes por- Via.
Rafael Aguilar Salamanca	Vocal por Trenes del Comité Gene-- ral de Vigilancia y fiscalización.
Abraham Quevedo Rivera	Vocal por Oficina del Comité Gene- ral de Vigilancia y fiscalización.
J. Jesús Ibarra Navarro	Presidente del Comité General de - Vigilancia y fiscalización.
Alfonso González Torres	Vocal por Talleres del Comité Geng- ral de Vigilancia y Fiscalización.
Marcos Mendoza	Vocal por Via del Comité General - de Vigilancia y Fiscalización (59).

Al tomar posesión de la Secretaría General Ricardo Velázquez --
Vázquez plantea su programa de acción ante los 37 representantes-
de las Secciones Locales, que componen al STFRM. Dicho programa -
esté basado en los principios que / ^{planteó} el grupo "14 de Octubre" en-
la pasada Convención cuando fué electo Ricardo Velázquez Vázquez-

como candidato a la Secretaría General. Contiene demandas de ---- carácter social, señalando que el aumento salarial será dejado a un lado, planteándose el eficaz funcionamiento de la Cooperativa Unica que surtirá de alimento y vestido al gremio ferrocarrilero a bajos precios. Ricardo Velázquez Vázquez habla de compromisos con la ley sindical, con el grupo "14 de Octubre" y con el Estado, pero se olvida del compromiso ineludible con los trabajadores a los cuales representa, siendo esta política la que seguirá en todo su período como Secretario General. Es importante entender la función de un Sindicato por boca del exsecretario del STFRM David Vargas Bravo que pronunció con motivo de su último informe y que nos permitirá conocer al sucesor del "charro" Jesús Díaz de León:

"La función esencial que corresponde realizar a las asociaciones obreras, en general, es la lucha de clases. La meta de esa lucha es conducir a la clase obrera a su emancipación haciendo cesar la explotación de que es objeto. El arma más eficaz para alcanzar ese objetivo es la formación de sindicatos los cuales, en consecuencia, constituyen el instrumento por antonomasia de -- que dispone la masa explotada en su lucha por mejores condiciones de vida, utilizando como elementos principales para ello, la creación de sentimientos y de ideales de clase.

"...Toda conquista obrera sólo se alcanza mediante la lucha. La dirección de esta lucha se fija en los líderes, quienes constituyen las cabezas del movimiento social obrero y sobre cuyos hombros pesa la más alta responsabilidad que pueda concebirse a miembro -

alguno del elemento trabajador. Cuando los líderes son deshonestos, realizan la traición más grande que se puede hacer a la propia clase de donde han emergido. Por desgracia, en nuestro gremio no han faltado especímenes de tales tráfugas, cuyos nombres, -- de sobra conocemos están en los labios de todos nosotros.

"...en la complejidad de los sistemas sociales modernos, se ha venido originando un tipo especial de Empresa, la descentralizada, en la cual la lucha por el mejoramiento de la clase obrera toma un cariz enteramente peculiar, ya que en tal evento no existe, -- propiamente, una clase patronal explotadora a la cual enfrentarse, sino que los trabajadores que en ella laboran lo hacen sirviendo al Estado, que en última instancia no representa a class alguna, -- sino a la colectividad, circunstancia que matiza de manera específica la función sindical correspondiente. Este es el caso de los trabajadores ferrocarrileros mexicanos.

"...y decimos que la lucha no desaparece, ni aún en este tipo de empresas porque también en ellas se incurre en errores de injusticias, que sólo los organismos de resistencia pueden enmen-- dar; pero para ello hemos estimado que la táctica a seguir debe -- normarse en los más altos ideales, ya que los ajustes que se originan, ponen frecuentemente en juego los intereses vitales del propio pueblo. Por tanto se ha de obrar patrióticamente, debe buscarse y fomentar en todo momento, el sentido de responsabilidad, -- basado en el respeto al orden jurídico y recurriendo a tácticas -- radicales sólo cuando los individuos que administran tales empre-

sas, se ponen al margen de todo espíritu que, por fortuna no llegó a presentarse durante nuestra gestión" (60).

En los planteamientos sindicales de David Vargas Bravo se encuentra una seria contradicción, característica del "charrismo" sindical, ya que, menciona primero la lucha de clases "como el factor que determinará la emancipación obrera", y, por otro lado se plantea que "debe buscarse y fomentar en todo momento el sentido de colaboración, basado en el respeto al orden jurídico". Indica también el respeto al orden jurídico establecido, pero como se ha visto a lo largo de este estudio, no se respeta la democracia sindical y otros derechos laborales que la misma Constitución Política otorga al trabajador.

Los planteamientos de David Vargas Bravo a todas luces contradictorios están inmersos dentro de la corriente del "charrismo" sindical y esta modalidad ha permitido un control eficiente del movimiento obrero, puesto que el "charrismo es, por definición, ilegal; sus vicios de origen son la violencia y la arbitrariedad. El gobierno, al otorgar su reconocimiento a las direcciones espurias las reviste de legalidad, ciertamente; pero salta a la vista que el propio reconocimiento gubernativo constituye, más que un acto de naturaleza propiamente legal, un hecho punible. El gobierno, al legalizar los golpes de fuerza y otorgar protección a las direcciones sindicales espurias, se excede en sus facultades, tuerce la interpretación de la ley y rompe evidentemente el orden jurídico", (61)

Concluimos este capítulo indicando que la fuerza que tenía el -

grupo "14 de Octubre" ira disminuyendo poco a poco hasta ser susti
tuido el año de 1958 por el grupo "Movimiento Reformador Sindical"
que tendra las mismas funciones que el anterior grupo; pero que -
también desaparecerá al llegar Demetrio Vallejo a la Secretaria Ge
neral del STFRM .

NOTAS

- (1) Para entender el papel que desempeñó el "charro" Jesús -- Díaz de León en la acusación que le hizo a Valentín Campa - en el año de 1948, Véase en la presente Tesis la parte co-- rrespondiente a "El Comité Sindical Moralizador '14 de Octu-- bre' y las Elecciones de 1954" p. 47-53.
- (2) A. G. N. U. P. Exp. 542.2/27 "Diligencia en esta Octava-- Sala en el caso de Valentín Campa Salazar y Salvador Rivas-- Trujillo", 9 de enero de 1953. El oficio fué firmado por - el Secretario de Acuerdos Lic. Alfonso M. Coutiño, quien per-- sonalmente llevó el oficio a la Penintenciaria del D. F., - donde se encontraban aproximadamente 80 personas pertene-- cientes al POCM, quienes al tener conocimiento de que Camo-- iba a ser reaprehendido por un proceso que se le sigue en - Guadalajara, tomaron las medidas necesarias con el objeto - de protegerlo. La Defensa de estos líderes costó ----- \$ 40,000.00 de los cuales aportó \$ 20,000.00 el líder Luis-- Gómez Zapeda.
- (3) Valentín Campa Salazar, Mi testimonio. Memorias de un Co-- munista Mexicano, México, Ed. de Cultura Popular, 1978, --- p. 233
- (4) Ibidem, p. 234
- (5) Para todo lo relacionado al movimiento "tortuguista" --- véase en la presente Tesis la parte correspondiente a " El-

- 'Tortuguismo' " p. 107-117.
- (6) Para ver lo relacionado a la "acción de Balderas" véase en la presente Tesis la parte correspondiente a " El 'Plan del Sureste' ", p. 193-196.
- (7) Valentín Campa. Op. cit., p. 236
- (8) A. G. N. U. P. Exp. 542.2/27. Ver los memoranda de los días 22, 28, 29, 31 de enero de 1953 y principalmente el del día 6 de febrero del mismo año con el siguiente encabezado "Se informa que el día 4 del mes en curso, en la calle de Magnolia No. 174 de esta Ciudad, se celebró un mitin organizado por un grupo de ferrocarrileros simpatizantes con VALENTIN CAMPA...". p. 1
- (9) A. G. N. U. P. Exp. 542.2/27. La afirmación de que principalmente Valentín Campa era vigilado por los cuerpos represivos del Gobierno, está basado en que los oficios, memoranda y propaganda que contiene el expediente antes mencionado, son documentos que manda el Departamento de Servicios Especiales dependientes de la Procuraduría General de la República a la Secretaría de la Presidencia, en donde se describen los actos públicos y los movimientos internos del PDCM y muy en especial la participación de Valentín Campa en el movimiento ferrocarrilero.
- (10) A. G. N. U. P. Exp. 542.2/27. "Se informe que el día 4 del mes en curso, en la calle de Magnolia... cit. p. 1
- (11) A. G. N. U. P. Exp. 542.2/27. "Informe sobre activida--

- des en el Partido Obrero Campesino Mexicano", 25 de febrero de 1953. p. 1
- (12) A. G. N. U. P. Exp. 542.2/27. Memorandum. "nos permitimos informar a usted lo siguiente:
Ferrocarriles; información de que se iban a asaltar las --
Oficinas del STFRM. 21 de febrero de 1953. p. 3
- (13) A. G. N. U. P. Exp. 542.2/27. Memorandum. "El día 28 -
de febrero...se celebró una junta de elementos adictos a -
Valentín Campa...". 3 de marzo de 1953. p. 2
- (14) A. G. N. U. P. Exp. 542.2/27. (Este exp. también tiene
la clasificación 111/50). Memorandum. El Lic. Franco Sodi,
Procurador General de la República, dirige un oficio a Adol
fo Ruiz Cortines (en adelante A. R. C.). El 19 de marzo
de 1953, en el cual da a conocer los resultados de la en--
trevista que tuvo con Luis Gómez Zepeda y Salvador Truji--
llo.
- (15) La Voz de México, 31 de julio de 1953. p. 2 y El Nacio--
nal, 11 de agosto de 1953. p. 1-2
- (16) El Nacional, 11 de agosto de 1953. p. 1-2
- (17) A. G. N. U. P. Exp. 432/154. Trabajadores Trenistas de
las Divisiones México y Querétaro, dirigen una carta a ---
A. R. C. s/f.
- (18) A. G. N. U. P. Exp. 432/154. Pablo Olivares E., Secreta
rio Local por Ajustes de Monterrey N. L., dirige un tele--
grama a A. R. C.. 23 de agosto de 1953.

- (19) A. G. N. U. P. Exp. 432/154. La División del Centro de--
Aguascalientes, dirige una carta abierta a A. R. C. s/f.
- (20) A. G. N. U. P. 432/154. Cosme Andrade Delgadillo, Secre-
tario de la Delegación 2 Sección 13 de Jesús Carranza, ----
Veracruz, Ver., gira un telegrama a A. R. C., 22 de agosto-
de 1953.
- (21) A. G. N. U. P. Exp. 432/154. Se encuentran en este expe-
diente documentos que rechazan tanto a la "Gufa Disciplina-
ria" como al Convenio del 31 de enero de 1955; también apa-
recen algunos documentos --a diferencia del anterior-- que
manifiestan un apoyo incondicional a dichos Convenios.
- (22) El Nacional, 27 de agosto de 1953. p. 1,4. A pesar de --
que este periódico indica que todas las Secciones constitu-
yentes del STFAM apoyan la "Gufa Disciplinaria", unicamen-
te indican que 18 de 37 Secciones están conformes con dicho
Convenio, y son la 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 15, 16,
17, 21, 23, 24, 27, y 28. Para mayor información se indica
a continuación las Secciones que componen al STFAM en el --
año de 1958:

Sección 1 Acámbaro, Gto.
" 2 Aguascalientes, Ags.
" 3 Apizaco, Tlax.
" 4 Cárdenas, S. L. P.
" 5 Chihuahua, Chih.
" 6 Ciudad Madero, Tams.

- Sección 7 Durango, Dgo.
- " 8 Empalme, Son.
 - " 9 Gómez Palacio, Dgo.
 - " 10 Guadalajara, Jal.
 - " 11 Irapuato, Gto.
 - " 12 Jalapa, Ver.
 - " 13 Matías Romero, Oax.
 - " 14 Mazatlán, Sin.
 - " 15 México, D. F.
 - " 16 México, D. F.
 - " 17 México, D. F.
 - " 18 México, D. F.
 - " 19 Monterrey, N.L.
 - " 20 Orizaba, Ver.
 - " 21 Puebla, Pue.
 - " 22 Oaxaca, Oax.
 - " 23 Saltillo, Coah.
 - " 24 San Luis Potosí, S. L. P.
 - " 25 Tierra Blanca, Ver.
 - " 26 Tonalá, Chis.
 - " 27 Torreón, Coah.
 - " 28 Veracruz, Ver.
 - " 29 Villa Frontera, Coah.
 - " 30 Nuevo Laredo, Tams.
 - " 31 Chihuahua, Chih.

Sección 32 (No se encontró referencia)

- " 33 Guadalajara, Jal.
- " 34 Tampico, Tams.
- " 35 Mexicali, B. C. N.
- " 36 Ciudad Victoria, Tams.
- " 37 Mérida, Yuc.
- " 38 Ciudad Juárez. Chih.

(La fuente fueron los periódicos y los expedientes que se consultaron de 1952-1958).

- (23) Véase en la presente Tesis la parte correspondiente a -- "El Comité Sindical Moralizador '14 de Octubre' y las Elecciones de 1954", p. 47-72.
- (24) A. G. N. U. P. 432.3/9. Aurelio López y otros firmantes de la Sección 28, giran un oficio al Presidente del Comité General de Vigilancia y Fiscalización del STFRM, con copia para A. R. C., al Secretario de Gobernación, al Secretario de Trabajo y Prevención Social, Gobernador del Estado de Veracruz y para el Ejecutivo Local de la Sección 28. 26 de octubre de 1953.
- (25) Ibidem.
- (26) Véase en la presente Tesis la parte correspondiente a la "Renuncia de Samuel Ortega Hernández a la Secretaría General del STFRM y triunfo de Demetrio Vallejo", p. 178-202.
- (27) Jesús Padilla Soto, A los Ferrocarriles Nacionales se los llevó el tren. México, Ed. de Comunicación, 1979, ---

p. 18-19.

Para mayor información, mencionaremos en seguida a las--
personas que ocuparon el puesto de Secretario General del--
STFRM y periodo de Gobierno:

NOMBRE	EMPEZO	TERMINO
José de Jesús Ordóñica	1933	1934
Alfredo Navarrete	1934	1936
Juan Gutiérrez	1936	1938
Elías Terán Gómez	1938	1940
Jesús R. Solís	1940	1942
José Ibarra	1942	1943
Maclovio Piña	1943	(interino)
Luis Gómez Zepeda	1945	1948
Jesús Díaz de León	1948	1951
David Vargas Bravo	1951	1954
Ricardo Velázquez Vázquez	1954	1957
Samuel Ortega Hernández	1957	1958
Demetrio Vallejo Martínez	1958	1959
Alfredo A. Favela	1959	1962
Luis Gómez Z.	1962	1965
Luis Gómez Z. (reelecto)	1965	1968
José C. Romero	1968	1971
Mariano Villanueva Molina	1971	1974
Tomas Rangel Perales	1974	1977
Jesús Martínez de Goitari	1977	(3 años)

(La transmisión de poderes se efectúa el día 10. de febrero del último año del período. La fuente es la misma).

- (28) Antonio Alonso. El movimiento ferrocarrilero en México-1958/1959, México, Ed. Era, 1979, p. 75/76.
- (29) Valentín Campa Salazar, Op. cit., p. 199-200
- (30) Ibidem, p. 200-201
- (31) Valentín Campa Salazar, Op. cit., p. 201 y Antonio Alonso, Op. cit., p. 76
- (32) Valentín Campa Salazar, Op. cit., p. 201
- (33) Ibidem, p. 199
- (34) Antonio Alonso. Op. cit., p. 76
- (35) Valentín Campa. Op. cit., p. 202
- (36) Antonio Alonso. Op. cit., p. 83
- (37) Ibidem, p. 84-86
- (38) Ibidem, p. 76
- (39) Ibidem, 80-81
- (40) Ibidem, p. 93. Ver también a Luciano Cedillo Vázquez -- ¡Vaamos!. México. Ediciones de Cultura Popular, 1979 -- p. 45-49. En donde indica que Jesús Díaz de León no fue el primero en enarbolar la bandera de la moralización del STFRM para luego traicionarlo; el primero fue el "Comité de Depuración y Orientación Sindical" fundado el año de -- 1942.
- (41) Valentín Campa. Op. cit., p. 203
- (42) El Nacional, 13 de noviembre de 1953. n. 1,7

- (43) A. G. N. U. P. Exp. 437/.3/51. Manuel Moreno Jr. dirige un oficio a A. R. C. el 6 de octubre de 1953. p. 1-2
- (44) Ibidem, p. 2
- (45) El Nacional, 13 de noviembre de 1953. p. 1,7
- (46) Ibidem.
- (47) El Nacional, 15 de noviembre de 1953. p. 1,8
- (48) El Nacional, 19 de noviembre de 1953. p. 6
- (49) A. G. N. U. P. Exp. 437.3/51. Enrique Pérez Meza y otros trabajadores de diferentes Secciones del STFRM, dirigen telegramas a A. R. C., entre el 9 y el 16 de noviembre de -- 1953.
- (50) A. G. N. U. P. Exp. 437.3/51. "Escrutinio Electoral Ferrocarrilero Secc. 14", declaración del funcionario Luis - Sánchez Michel publicado por el diario El Sol del Pacifi--
co, 12 de diciembre de 1953.
- (51) A. G. N. U. P. Exp. 437.3/51. Los documentos que se encuentran en este expediente, de agosto de 1953 al 15 de febrero de 1954, indican que en la mayor parte de las Secciones del STFRM existía la violación a la democracia sindical y hasta represión policiaca.
- (52) A. G. N. U. P. Exp. 437.3/51. Memorandum. 11 de enero de 1954.
- (53) A. G. N. U. P. Exp. 437.3/51. Memorandum. 14 de enero de 1954. Valentín Campa denuncia que el grupo de ferrocarrileros que seguía a Gómez Z. (gomecetistas) se unió con-

el grupo que seguía al General Miguel Enriquez Guzmán, --- para tomar las oficinas del STFRM el día 9 de febrero de 1954. El General Miguel Enriquez fué candidato a la Presidencia de la República junto con Ruiz Cortines y al ser derrotado por éste, se dió a la tarea de agitar, con el objeto de atraer simpatizantes a su partido el F.P.P. que fué disuelto a principios de 1954. Pero lo importante es que efectivamente el General Enriquez tenía relaciones con los ferrocarrileros por medio del ex-Gerente de los Ferrocarriles Nacionales. Ver al respecto a Olga Pellicer y José -- Luis Reyna, Historia de la Revolución Mexicana 1952-1958, V. 22, México, Ed. El Colegio de México, 1981. p. 44-62

- (54) A. G. N. U. P. Exp. 437.3/51. Memorandum. 14 de enero de 1954, cit.
- (55) Jesús Soto Padilla. Op. cit. Passim. Valentín Campa, --- Op. cit. p. 200-204
- (56) A. G. N. U. P. Exp. 437.3/51. Así lo indican los documentos con fecha del 9 de enero al 15 de febrero de 1954, dirigidos a A. R. C., indicando que habían tomado los locales sindicales exigiendo justicia en el proceso electoral.
- (57) A. G. N. U. P. Exp. 437.3/51. Documentos del 9 de enero al 31 de diciembre de 1954, girados por diferentes Secciones del STFRM a A. R. C., denunciando la represión de que son objeto.
- (58) A. G. N. U. P. Exp. 432.3/9. Esquela de Defunción, diri

gida al Secretario Particular de la Presidencia de la República —por la clasificación del documento, parece que pertenece a la Sección 28— con fecha del 14 de octubre de 1954.

- (59) A. G. N. U. P. Exp. 437.3/51. Periódico Unificación Ferroviaria, lo. de febrero de 1954. p. 1
- (60) Ibidem, p. 2
- (61) Antonio Alonso, Op. cit., p. 98

CAPITULO 3.- LA CRISIS ECONOMICA DE 1954 Y SU REPERCUSION EN EL MOVIMIENTO FERROCARRILERO.

3.1 LA CRISIS ECONOMICA DE 1954.

En abril de 1954 se dió a conocer la alteración de la paridad cambiaria de nuestra moneda de \$ 8.65 a 12.50 pesos por dólar; -- que equivalió a una devaluación de 44%.

Las causas de la devaluación en México, al igual que en los --- países en vías de desarrollo, se encuentran de manera general inmersas en la estructura económica capitalista. En nuestro país, -- se acentúa y se agudiza al concluir la guerra de Corea; puesto -- que el conflicto de Corea permitió a nuestro país exportar materia prima a buen precio generando un incremento importante de divisas que aumentó también por la afluencia turística a nuestro país, de tal manera que "...la cuenta corriente de -- la balanza de pagos arrojó los siguientes saldos en 1949 y 1950 -- tuvieron saldos favorables de 72.8 y 58.7 millones de dólares res

pectivamente " (1).

Al concluir el conflicto coreano, descendieron los precios de las materias primas y con ello las exportaciones y a partir de 1952 se inicia "...el deterioro de la relación de precios de intercambio con Estados Unidos, por lo que los saldos acumulados de la cuenta corriente de 1951 a 1953 arrojaron un déficit de ----- 350.0 millones de dólares..." (2) aumentando considerablemente esta cifra a principios de 1954 como producto de la fuga de capitales, situación que hizo insostenible la paridad cambiaria de -- \$ 8.65; por ello, era necesario que la paridad fuera de \$ 12.50 por cada dólar con el objeto de la cuenta corriente de la balanza de pagos fuera favorable, pues, se pensaba que, al devaluarse la moneda las importaciones disminuirían y las exportaciones aumentarían, generando con ello gran entrada de divisas. Planteamiento que, de ninguna manera resolvió el problema como se muestra en el siguiente cuadro:

Saldos acumulados de la cuenta corriente de:

1951 a 1953	-350.0	millones de dólares		
1954	-32.0	"	"	"
1955	+34.9	"	"	"
1956	-93.9	"	"	"
1976	-3 004.8	"	"	" (3).

El cuadro anterior nos muestra con claridad que nuestra crisis-económica lejos de resolverse, sigue acrecentándose paulatinamente puesto que básicamente "...no se obtuvo el aumento de las exportaciones, por no tomar en cuenta que éstas fundamentalmente -- concurren a un mercado muy competitivo en el cual nuestro país no tiene posibilidades de influir en los precios, y por no tomar en consideración lo reducido de nuestra elasticidad de oferta en los productos de exportación..." (4)

En cuanto a las importaciones, Ricardo Torres Gaitán nos indica que el gobierno no llevó una política que determinara la -- importación prioritaria para "medios de producción, bienes de capital e insumos industriales" que nuestro país no produce, y disminuir importaciones que no son esenciales para nuestro desarrollo.

El mismo autor nos dice que para contrarrestar las inflaciones y devaluaciones no se trata únicamente de controlar los precios, -- multas, clausuras, etc. sino que, la medida más importante es la de "...incrementar la oferta de bienes y servicios al menor plazo --por ejemplo dando apoyo decisivo, pronto y total a la producción de alimentos (agropecuarios y pesca)-- e incrementos a la -- producción industrial aprovechando capacidad ociosa de aquellas -- instalaciones industriales que están siendo utilizadas sólo en -- parte, así tuviera que desviar recursos --dinero y hombres-- de -- la construcción de obras públicas que pueden esperar y del embellecimiento de los centros urbanos..." (5).

Al no existir una satisfactoria solución a la crisis económica-

de 1954, los efectos de la devaluación se manifestaron específicamente en los siguientes puntos:

- a).- Disminución del poder adquisitivo, especialmente en la población de escasos ingresos, ocasionado por la constante alza de precios.
- b).- Concentración del ingreso y de las riquezas nacionales en pocas manos.
- c).- Salida de capitales.
- d).- Se manifiesta una mayor dependencia del exterior debido -- principalmente a las importaciones (6).

Ante ésta situación, el gobierno (además de los alicientes para la exportación) toma principalmente las siguientes medidas con el objeto de contrarrestar los efectos de la devaluación:

- a).- Se procuró detener la creciente alza de precios y de salarios.
- b).- El gasto público prioritariamente se invirtió en donde --- existieran rendimientos a corto plazo.
- c).- Se alienta la inversión privada y se dirigen los ahorros - del país hacia actividades esencialmente productivas y
- d).- El sostenimiento y crecimiento de un mercado nacional apoyado en una revisión de salarios (7).

Aunque estas medidas parecieran estar destinadas a detener la creciente alza de precios, y a devolver al obrero el poder adquisitivo de su salario que había perdido como producto de la devaluación, no lograron su propósito --como ya se ha mencionado--.

La crisis económica subsistía y los salarios perdían día a día -- su poder adquisitivo, a pesar de las "...disposiciones oficiales - para evitar que los precios se elevaran no lograron frenar el alza del costo de la vida que había sido del 6% en 1954 y llegó al 15.7% en 1955. Los salarios industriales reales, que después de varios años de deterioro se habían incrementado en un 9.4% en --- 1953 y en un 10.9% en 1954, volvieron a verse mermados en un ---- 4.5% en 1955" (8).

Para poder entender con mayor claridad la pérdida del poder adquisitivo de los salarios tenemos que:

"Según datos oficiales el costo de la vida ha subido 526% tomando 1939 como 100%, o sea, que para adquirir ahora lo que entonces se compraba con \$ 1.00 se necesitan \$ 5.26 "...si al salario de \$ 6.00 diarios que como promedio ganaban los trabajadores en el - Distrito Federal en 1939, se le aumenta la misma proporción que - registra el costo de la vida, resulta que dicho salario promedio - ahora debiera ser de \$ 31.56..." (9). Y no el salario promedio de \$ 16.00 que existía en el año de 1955.

Es ilustrativo el dar a conocer los precios de artículos de primera necesidad para una familia compuesta de cinco personas, y para darnos una idea del alto costo de la vida, sobre todo, si indicamos que en el mismo año el salario mínimo era de \$ 9.50 (10).

Requerimientos mínimos (desayuno, comida, cena y otros gastos indispensables) para una familia compuesta por cinco personas que -- tiene como residencia la Ciudad de México.

DESAYUNO

5 huevos a 0.65 cada uno	\$ 3.25
5 vasos de leche a \$ 1.30 litro	\$ 1.75
5 pzas. de pan a 0.20 cada uno	<u>\$ 1.00</u>
	\$ 6.00

COMIDA

1 kg. de carne	\$ 8.00
1/2 kg. de sopa	\$ 1.30
1/2 kg. de frijol	\$ 1.00
2 kg. de tortilla	\$ 1.50
200 grs. de aceite	\$ 1.00
vegetales	\$ 0.50
combustible (para todo el día)	<u>\$ 0.45</u>
	\$13.75

CENA

5 vasos de leche	\$ 1.75
10 pzas. de pan a 10 ctvs.	\$ 1.00
azúcar, café y varios	<u>\$ 1.00</u>
	\$ 3.75

OTROS GASTOS INDISPENSABLES

Renta de casa mínimo por día	\$ 3.00
Luz eléctrica promedio por día	\$ 0.50
Vestido	\$ 3.00
Pasajes	\$ 1.00
Colegiatura	<u>\$ 1.00</u>
	\$ 8.50
GASTOS TOTALES POR DIA	\$32.00 (11)

Los anteriores datos nos indican que, el salario promedio de --- los obreros perdió casi el 100% del valor adquisitivo del salario que tenía en 1939; mientras que las compañías transnacionales --- obtenían enormes ganancias, acrecentadas aún más como producto de la devaluación, como a continuación indicamos: "...el grupo 'Papel, madera y hule', que incluye entre otras las grandes sucursales de los monopolios yanquis fabricante de llantas, cámaras, --- etc., obtuvieron en 1953, utilidades por 46 millones de dólares, - o sea el 26.1% y en 1954, por 77 millones, que representan el ---

41.2% del capital invertido...

" Del grupo 'Fertilizantes y Productos Químicos', en cuyas ramas— sólo dos fábricas importantes son mexicanas, obtuvo utilidades en 1953, por 18.4 millones o sea el 21.9% y en 1954 por 20 millones— o sea el 23.4% del capital invertido.

"En el renglón que agrupa a los bancos 'nacionales' ...obtuvieron en 1953 utilidades por 92.4 millones, o sea de 26.8% y en --- 1954 de 120 millones, o sea el 34.5% ...".(12)

Estas cifras nos revelan un fuerte renacimiento económico, pero también una gran explotación; puesto que lejos de perder con la devaluación, las compañías transnacionales acrecentaron aún más— sus ganancias —como ya hemos señalado—, mientras los obreros -- perdían casi el 100% del poder adquisitivo de los salarios promedio. Todo ello nos indica, que el Estado pretendía resolver la - crisis económica a costa de los obreros, básicamente, lo que ocasionará que éstos redoblen sus esfuerzos por mejoras salariales y posteriormente, algunas organizaciones obreras como la de los ferrocarrileros buscarán desconocer a sus líderes por no responder a sus intereses.

Esperando frenar los efectos de la devaluación, Ruiz Cortines - expuso el 14 de mayo de 1955 un programa de recuperación económica cuyo contenido principal es el siguiente;

"...elevación de la capacidad efectiva de compra de los trabajadores del campo y la ciudad.

"...Estímulo coordinado al aumentar la diversificación de la --

producción agrícola, ganadera e industrial, mediante un Consejo - de Fomento y Coordinación de la Producción Nacional, órgano de -- consulta del Gobierno...

"...Aumento de un 10 por ciento a los empleados federales y de organizaciones descentralizadas

"...Exhortación a las empresas particulares para que aumenten - los sueldos y salarios de sus trabajadores en la misma proporción

"...Exención de impuestos a las tiendas sindicales

"...Exención total de impuesto predial a las viviendas del pro - letariado y por cinco años a otras populares cuya renta no pase - de 300 pesos mensuales

"...Derogación del impuesto adicional del 25% ad-valorem a la - exportación de los artículos de manufactura nacional...

"...Supresión o reducción de impuestos de importación de mate - rias primas, maquinaria...que no se produzca en el país " (13).

Estas medidas de ninguna manera protegieron al proletariado y - sí al capitalista, puesto que la exhortación presidencial de otorgar un 10% de aumento en los salarios de los obreros fué acogida con beneplácito por las agrupaciones patronales como la Cámara Na - cional de la Industria del Vestido y la del Calzado (14), pues a - su vez ellos aumentaron los precios de sus productos muy por arri - ba del aumento del 10% que otorgaron al salario del trabajador, - lo que les redituó enormes ganancias.

Al igual que el Gobierno, los Empresarios no escatimaban recur - sos para que sus manifestaciones demagógicas tuvieran eco en las

estas
clases trabajadoras y/no manifestaran su descontento, creían que el Estado y la Empresa resolvieran su precaria situación; pero, lejos de ello éstos estaban prestos a acrecentar sus riquezas; -- así lo indican los representantes de los centros patronales de la República en su vigésima Asamblea General Ordinaria en donde se manifestaban "...sus deseos de 'mejorar las condiciones de los obreros', de una auténtica colaboración con ellos y la realización del ideal de la 'solidaridad humana' contra la lucha de clases " (15)

Hablan los empresarios de colaboración de clases cuando los intereses de ambos son radicalmente opuestos. Es por ello que los patronos nunca han cedido por su propia voluntad a las demandas obreras; por el contrario los obreros han tenido que emprender -- innumerables luchas para conquistar lo que por derecho histórico -- les corresponde.

Los empresarios conociendo seguramente que el capital subsiste siempre y cuando esté constantemente reproduciéndose, intentarán conducir esa "colaboración de clases" hacia una mayor productividad con la consiguiente explotación de los obreros. Así interpretamos el informe que rindió el 28 de marzo de 1955, el Sr. Guillermo Barroso, presidente del Comité Ejecutivo de la Confederación de Cámaras Industriales (CUNCAMIN), en su Asamblea General Ordinaria como a continuación veremos;

"Además de los problemas circunstanciales que ha debido enfrentar la industria durante el año pasado, persisten problemas de --

fondo que afectan a la producción...de la cual destaca...la necesi-
dad de mejorar el poder adquisitivo de los trabajadores, mediante
la implantación de altos salarios reales, como resultado de un in-
cremento efectivo y auténtico de la productividad.

"La productividad consiste en la aplicación de un conjunto de -
procedimientos técnicos tendientes a obtener mejores y más adecua-
dos rendimientos en los distintos procesos de la producción

"La productividad se encaminará hacia el desarrollo y mejoramien-
to de la economía nacional, con la triple finalidad de beneficiar
al trabajador mediante la elevación de salarios reales y con ello
su poder adquisitivo; al consumidor porque adquiere los artículos
necesarios a menor precio, como corolario del abatimiento de los-
costos y al empresario a través de un razonable aumento de utili-
dades " (16) .

Esta declaración de los empresarios es falsa, pues el capitalis-
ta subsiste gracias a la constante reproducción de la plusvalía,
lo que implica que al elevarse la productividad como producto de-
una mejora en los medios de producción traería consigo una mayor
explotación y un reajuste de personal.

Y, por si fuera poco ésta actitud patronal, el periódico La Voz
de México nos indica también, que a principios de marzo de 1956 -
se lleven a cabo las elecciones para elegir nuevo Comité Directi-
vo en la Confederación de Cámaras Industriales de la República Me-
xicana (CONCAMIN), siendo electo el Lic. Eduardo Prieto López ---
"...uno de los dirigentes de la Cámara Minera, institución bajo -

el control de la American Smelting...." (17), en sustitución del Sr. Guillermo Barroso. Además de elegir al nuevo Comité Directivo se proponen pugnar por "...que no se aumenten los gravámenes fiscales, creando otros nuevos, o bien incrementando las tasas -- que se pagan actualmente ... que se simplifiquen muchos de los -- impuestos vigentes con la supresión de situaciones injustas y con la disminución de algunas tasas a todas luces exageradas " (18).-- Pretenden también que el gobierno deje "...su función temporal -- de comerciante, propietario y director de empresas industriales, -- y pasen éstas actividades a manos de la iniciativa privada " (19).

La iniciativa privada no consiguió su objetivo de apoderarse de las empresas descentralizadas del Gobierno; acrecentaron enormemente su capital, como producto de las medidas proteccionistas -- que les otorgaba el régimen, y a la desmesurada explotación del obrero sin que las principales organizaciones sindicales defendieran los intereses de sus agremiados.

Poco después de la devaluación, la mayoría de las organizaciones obreras apoyaron abiertamente las medidas que el Estado llevó a cabo para frenar los efectos de la devaluación, como la Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM); la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC); el Sindicato de Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM); los Electricistas y los Petroleros (20). Otras organizaciones como la Confederación General de Trabajadores (CGT) y la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) (21) apoyaban las medidas pero exigían la -

inmediata congelación de precios.

El aumento salarial del 10% que otorgó el gobierno a los trabajadores al servicio del Estado y que pidió se hiciera extensivo a los obreros, entraría en vigor a partir del 1o. de junio. El aumento, que de ninguna manera era proporcional a la devaluación -- que fué del 45.5% provoca un gran malestar entre los obreros. Así lo manifestaron el 1o. de mayo, exigiendo un aumento de salarios proporcional al costo de la vida (22); situación que es aprovechada por algunas organizaciones como la CROM que demandará un aumento del 45.5% en los salarios y la Unión General de Obreros y Campesinos de México (UGOCM) quien exigía también el 45.5%, pero -- además, planteaba que sólo con la unidad de centrales y sindicatos podrían obtenerlo (23); con lo cual pretendía esta Central -- convertirse en la vanguardia del movimiento obrero. La CTM, ante la presión de los obreros y sobre todo por no perder el "liderazgo obrero" -- por ser la central que integra a un mayor número de -- agremiados -- concluye el 9 de junio de 1954, que estallará una huelga el día 24 de julio sino se aumentaban los salarios en un 24% (24).

Esta amenaza del líder de la CTM, Fidel Velázquez no quedó más que en una simple amenaza, que sin embargo le permitió seguir controlando su propia Central y el movimiento obrero nacional; porque de 50,000 emplazamientos a huelga que había recibido Conciliación y Arbitraje hasta el 24 de julio, sólo estallaron 150, y el aumento concedido fluctuaba entre el 12% y el 24% con un promedio del

20% (25).

A pesar de la enorme movilización de la clase obrera durante los meses de junio y julio en busca de mejores condiciones de vida; - nuevamente fueron manipulados por sus líderes sindicales; y después de no recibir ni siquiera el 24% de aumentos salariales como lo habían planteado sus propias centrales, asisten 250 000 trabajadores a una gran concentración en el monumento a la Revolución, para demostrar su "total adhesión" al gobierno de Ruiz Cortines.- Asisten a esta manifestación las principales organizaciones de -- trabajadores de nuestro país como; La CTM, la CROC, la CNC, la -- CGT y la CNOP (26).

Esta magna concentración demuestra la enorme fuerza que tenían en ese momento los líderes sindicales; pero es importante destacar que esta fuerza era ficticia, pues no la habían obtenido por la defensa que habían hecho de los intereses de los obreros, sino que la tenían por sus habilidades demagógicas como lo veremos más adelante .

Para 1956 la situación obrera era aún más crítica; los trabajadores se vieron obligados a organizarse para exigir aumentos salariales que en muchos de los casos no eran otorgados; ello los --- obligaba a utilizar el arma última del proletariado; la huelga -- contra las Empresas. Los movimientos se generalizan por toda la República (27), y dentro de ellos destaca el magisterial, que iniciando su etapa de ascenso en 1956 por mejoras salariales culminará su etapa ascendente en 1958 tratando de lograr su derecho de -

respeto a la democracia sindical.

Año sumamente conflictivo que obliga a los líderes sindicales a utilizar la represión y la "demagogia" revolucionaria con el objeto de desvirtuar y controlar los movimientos de los trabajadores, como se puede apreciar en un documento que con fecha 26 de abril de 1956 giran la CTM, CGT, CROM, FSTSE, STFRM, SME y la ANDA —integrantes del Bloque de Unidad Obrera— al Presidente de la República en los siguientes términos:

"Nuestra condición de País económicamente poco desarrollado,----
...nos depara la amargura de sufrir, por un lado, una constante depreciación del valor adquisitivo del ingreso campesino, de la ganancia honesta, del pequeño comerciante, de los sueldos y salarios de los obreros, empleados y burócratas, etc., por razón del encarecimiento progresivo en el costo de la vida; y por otro, las consecuencias de periódicas devaluaciones monetarias, como resultado -- del movimiento desfavorable de nuestro comercio exterior.

"...devaluaciones que los gobiernos revolucionarios se han visto precisados a llevar a cabo en el último cuarto de siglo con la indudable finalidad patriótica de impedir la liquidación de nuestra débil economía nacional y de prevenir un colapso industrial de gravedad insospechada, que ocasionaría el desempleo y la miseria de cientos de miles de trabajadores...

"La actitud del capitalismo extranjero y de la banca usuraria nacional ... ha sido denunciada por las organizaciones de trabajadores de México, como de nula cooperación al régimen ...

"La última medida que en defensa de nuestra estabilidad económica...ha venido a establecer dos corrientes; la de una minoría privilegiada que ... aprovecha la devaluación para incrementar sus escandalosas especulaciones y desorbitadas ganancias sin importarle el empobrecimiento del Pueblo y el atraso del País; y la de las -- grandes masas populares, estrechamente unidas al actual Gobierno - Revolucionario, que aún a costa de un sacrificio transitorio, están dispuestos a defender su patrimonio económico y social y la dignidad de México.

"En consecuencia ... el movimiento obrero y burocrático mexicano declara estar dispuesto a respaldar, sin reservas, las medidas drásticas que nuestro Gobierno se vea precisado a tomar con el propósito de evitar los abusos de quienes con su actitud ponen en peligro el progreso nacional."

Y para cerrar con broche de oro se despiden indicando que:

"Bajo la bandera del pueblo, unidos como un sólo hombre con Ruiz Cortines hoy, como ayer con Cárdenas, con Carranza y con Juárez -- ...el proletariado de México se pone en pie de lucha, dispuesto a pelear una vez más por la integridad de sus conquistas económicas y sociales, por la defensa de los principios revolucionarios y por el engrandecimiento y progreso constante de nuestra patria" (28).

Si algo hay que reconocerles a los líderes que se han identificado como "charros" por estar al servicio de la Empresa y del Estado es la infinidad de recursos con que cuentan para manejar casi a su antojo al movimiento obrero, y el principal de éstos, aparte-

de la represión, es su habilidad demagógica como lo observamos anteriormente; sus declaraciones logran abstraer de la realidad al trabajador y le hacen creer y aceptar que sólo mediante su sacrificio podrá salvarse nuestra patria, y de esa manera debido a su falta de madurez proletaria, se dejan guiar ciegamente por sus líderes sindicales con la esperanza de que en un futuro no muy lejano serán recompensados satisfaciéndoles sus justas demandas.

Esta actitud demagógica de los líderes "charros" frena los ímpetus de la lucha obrera pero de ninguna manera logran estancarla por mucho tiempo; así lo indica el período objeto de nuestro estudio en donde a partir de las inoperantes alternativas de Empresas y Estado de satisfacer las demandas laborales, el movimiento obrero se desbordará y en 1958 los ferrocarrileros especialmente rebasarán a sus líderes sindicales y conquistarán importantes demandas laborales como lo veremos más adelante.

3.2 REPERCUSION DE LA DEVALUACION EN EL MOVIMIENTO FERROCARRILERO.

Pocos días después de la devaluación, por instrucciones del Ejecutivo, la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales da a conocer un plan de trabajo, con el objeto de que esta Empresa participe -- dentro de un plan global del Gobierno para contrarrestar la crisis económica, y dentro de estos puntos destacan --de acuerdo a nuestro estudio-- los siguientes:

"...Se continuara la rehabilitación...

"...Se protegerá el poder adquisitivo del salario por medio de un programa especialmente dirigido a mejorar las condiciones de vida y la cultura del trabajador...

"...Se crearán estímulos y recompensas para premiar la mayor productividad de la mano de obra y el mejor cumplimiento del deber.

"...Se proseguirá la modernización de los sistemas de trabajo y de los servicio sin afectar la estabilidad de los trabajadores; en caso de exceso de personal, de acuerdo con el Comité Ejecutivo del Sindicato, se usarán recursos distintos sin desplazamientos.

"...Se mantendrán las actuales tarifas hasta donde lo permita la capacidad financiera de la Empresa y la equidad en la prestación del servicio como máxima cooperación de los Ferrocarriles Nacionales de México al fortalecimiento y desarrollo económico del país".
(29).

Este plan de trabajo parece no afectar los intereses de los ferrocarrileros pero la realidad es otra; la Gerencia y el STFRM se olvidarán de lo aquí planteado y harán recaer sobre los obreros del riel las consecuencias de la devaluación, pues la política que llevarán a cabo será la de congelación de salarios y de reajuste de personal, como a continuación corroboramos:

Así lo indica la lucha que emprendió el ferrocarrilero por el aumento y nivelación de salarios a finales de 1953 y que precisamente a raíz de la devaluación hará insoportable la situación del trabajador y al no tener una respuesta afirmativa a sus deman-

das estallará este movimiento el 10 de septiembre de 1954 llamado "tortuguismo"; porque al aplicar estrictamente el reglamento de transportes y el contrato de trabajo, las operaciones de los ferrocarriles serán lentas. Este movimiento aunque fué derrotado logró cierta organización en el gremio ferrocarrilero que le permitirá más adelante alcanzar sus objetivos. (30)

Otro elemento que nos permite afirmar que la política de Empresa y Sindicato es la congelación de salarios y el reajuste de personal nos lo dan los Convenios de 1955, así como en el Convenio de 1957. Documentos que legalizan —aún en contra de la base ferrocarrilera— el reajuste de personal y la congelación de salarios— a cambio de algunas prestaciones económicas que en la mayoría de los casos sólo quedan en promesas (31).

Esta congelación de salarios provoca una disminución en los salarios reales de los ferrocarrileros a diferencia de las demás ramas industriales como la Construcción, Textiles, Petróleo, Electricidad, Papel y Hule pues "...en los ferrocarriles, en vez de logros se produjeron retrocesos entre 1951 y 1957. Los salarios reales disminuyeron, para ellos en una tasa promedio anual de --- -1.3% , que, sin ser muy alta, indica con claridad que en una situación inflacionaria, como la de 1954 a principios de 1956 en particular, los salarios de los trabajadores ferrocarrileros se rezagaban paulatinamente" (32).

El mismo autor —José Luis Reyna— nos indica, corroborando lo anterior que "...en 1948 el monto real de los salarios semanales

de la rama ferrocarrilera (a precios constantes de 1939) era de -- 26.49 pesos. Como se vió 1948 fué el año del 'charrazo' y claramente puede observarse que a partir de ese momento los salarios reales del gremio se deterioran en forma notable. En 1952 descendieron a 21.16, en 1955 alcanzaban 23.17 y en 1957 volvieron a reducirse llegando a 21.76 pesos semanales promedio por trabajador. Esto indica que en 1957 los ferrocarrileros se encontraban en una situación peor que en 1948..." (33).

Ante este gran problema, el Secretario General del STFAM Ricardo Valázquez Vázquez nos dice ; "No sólo aplaudimos el programa -- trazado por el Presidente Ruiz Cortines, sino que coincidimos con él en su parte básica...Agregó que están combatiendo con éxito a los especuladores con los víveres, por medio de su Cooperativa Unica...que en la actualidad venden víveres a sus socios a los mismos precios que vende la CEIMSA. De las 37 Secciones con que cuenta, 34 disponen ya de 'tiendas sindicales' " (34).

Este líder sindical, de acuerdo con el plan de trabajo que elaboró la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales, plantea también -- que la pérdida del poder adquisitivo del salario del ferrocarrilero -- como producto de la devaluación -- deberá compensarse con la Cooperativa Unica que --según ellos-- vende con un 20% de descuento sobre el valor real de los artículos en el mercado (35). Pero los trabajadores de la ^sSección ^{es}2,7,24 y 37 indican ^{que} de ninguna manera existen buenos productos y a bajos precios y que por lo tanto ya no quieren que se les descuenten de sus salarios para sostener-

la Cooperativa, pues. "...La existencia de la Cooperativa Unica, - verdadera Tienda de Raya estilo porfiriano, que efectúa descuentos exorbitantes cada mes, constituye otra de las razones de esta -- indignación. Aparte del hecho de que fuera de todo principio demog crático, se inscribió a los trabajadores contra su voluntad, como socios de dicha Cooperativa..." (36).

En cuanto a los estímulos y recompensas para premiar la mayor pro ductividad del trabajador, al igual que la Cooperativa, son una bur la, pues "Los comentarios recogidos por el Consejo Local de Defen sa del Contrato de esta Ciudad --Guadalajara-- han sido...acres y condenatorios, pues resulta ridículo la creación de 24 premios pa ra estimular a 56 mil trabajadores de la industria en todo el --- país" (37).

Por lo antes expuesto resumimos que la repercusión de la deve-- lución de la moneda agudizó la explotación del ferrocarrilero lo que motivó y los indujo a reorganizarse con mayor fuerza para lu-- char; en un principio, por aumentos salariales y contra el reajus-- te; después, para buscar la ⁱⁿdependencia y la democracia sindical.- Pa ^{ra} concluir indicamos que las tarifas de carga no se alteraron al grado de que "...mientras la exportación de determinados artículos de los E. U. a México cuesta 20 dólares la ton. en los F. C. del - Sur de los E. U.. En México se transporta a razón de 112 pesos ton. o sea 10 dólares ton. " (38)

Así es como analizaremos a continuación nuestro siguiente capítu lo titulado "Ascenso del Movimiento ferrocarrilero" como la prime-

ra manifestación de lucha trascendente dentro de la historia del movimiento ferrocarrilero de 1952-1958.

NOTAS

- (1) Ricardo Torres Gaytán. Un siglo de devaluaciones del -- peso mexicano, México, Ed. Siglo XXI, 1980, p. 313
- (2) Ibidem,
- (3) Ibidem,
- (4) Ibidem, p. 314
- (5) Ibidem, p. 322-323
- (6) Ibidem, p. 314
- (7) Ibidem, p. 320
- (8) Olga Pellicer de Brody y Esteban L. Mancilla. Historia de la Revolución Mexicana, Período 1952-1960, v. 23, México, Ed. el Colegio de México, p. 169
- (9) La Voz de México, 3 de noviembre de 1955, p. 3-4
- (10) Ibidem, 16 de julio de 1954, p. 4
- (11) Ibidem, 3 de noviembre de 1955, p. 3-4
- (12) Ibidem, 25 de septiembre de 1955, p. 3 y 28 de septiembre de 1955, p. 3-4
- (13) El Nacional, 15 de mayo de 1954, p. 1,5
- (14) La Voz de México, 28 de mayo de 1954, p. 1-2
- (15) Ibidem, 8 de octubre de 1954, p. 4
- (16) Ibidem, 20 de mayo de 1954, p. 4
- (17) Ibidem, 18 de marzo de 1956, p. 1,4
- (18) Ibidem,
- (19) Ibidem,

- (20) Olga Pellicer de Brody y José Luis Reyna, Op. cit., ---
p. 85-87
- (21) Ibidem, p. 85-86
- (22) Ibidem, p. 89 y La Voz de México, 7 de mayo de 1954. --
p. 4
- (23) La Voz de México, 28 de mayo de 1954, p. 1,2,4. Olga Pe-
llicer de Brody y José Luis Reyna, Op. cit., p. 93-94
- (24) Olga Pellicer de Brody y José Luis Reyna, Op. cit., ---
p. 94
- (25) Ibidem, p. 102
- (26) Ibidem, p. 104
- (27) La Voz de México, de los meses de enero, febrero, marzo-
y abril de 1956.
- (28) A. G. N. U. P. Exp. 565.32/4-8. Documento que dirige la
CTM, CGT, CROM, FSTSE, STFRM, SME y la ANDA a A. R. C. el-
26 de abril de 1956.
- (29) El Nacional, 26 de abril de 1954, p. 1,7
- (30) Para ver lo relacionado al movimiento "tortuguista" véase
en la presente Tesis la parte correspondiente a El "Tortu-
guismo", p. 107-117.
- (31) Para ver lo relacionado al Convenio del 31 de Enero y --
del 20 de Septiembre de 1955, así como el Convenio de 1957,
remítase a la presente Tesis, p. 118-139.
- (32) Olga Pellicer de Brody y José Luis Reyna, Op. cit., --
p. 167

- (33) Ibidem, p. 167-168
- (34) El Nacional, 16 de mayo de 1954, p. 1,7,8
- (35) A. G. N. U. P. Exp. 437.3/51. Periódico Unificación Ferroviaria del 10. de febrero de 1954, p. 4
- (36) La Voz de México, 9 de noviembre de 1955, p. 2,4 y del -
6 de noviembre del mismo año, p. 4
- (37) Ibidem, 23 de marzo de 1956, p. 4-5
- (38) Ibidem.

CAPITULO 4. ASCENSO DEL MOVIMIENTO FERROCARRILERO.

4.1. EL TORTUGUISMO.

La firma del contrato colectivo de trabajo a espaldas de los trabajadores; la imposición del Convenio de 1953 (la "Guía Disciplinaria"); la farsa electoral en la cual se "elige" a Ricardo Velázquez como Secretario General del STFRM y; la crisis económica de 1954 fueron conformando poco a poco la reorganización ferroviaria para poder defender sus intereses, logrando por primera vez acciones conjuntas. Las dos principales fuerzas de izquierda del país, el PDCM y el PCM jugaron un importante papel en el movimiento ferroviario conocido con el nombre de "tortuguismo". Este fenómeno consistía en que al aplicar en el trabajo las disposiciones del Reglamento de Transporte y Seguridad, los boletines y Contratos Colectivos de Trabajo en vigor provocaban que los ferrocarriles operaran con gran lentitud, motivo por el cual este movimiento fue calificado con el nombre de "tortuguismo".

Ello implica que los trabajadores ferrocarrileros con el objeto de agilizar el servicio de transporte, siempre habían pasado por alto las disposiciones que marcan los reglamentos, aún con peligro de sus propias vidas y sin que por ello la Empresa, por lo menos, igualara el salario de los Trenistas-Patieros de todo el sistema. Y es precisamente la demanda de nivelación de salarios lo que exigirá los trenistas a la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México; para presionarla, los trabajadores indican que aplicarán estrictamente los reglamentos de transporte y seguridad, lo cual trae consigo, que las actividades de los ferrocarriles se entorpecieran y se desarrollaran lentamente; de esa manera se explica el porqué este movimiento fué calificado con el nombre de "tortugismo".

Aunque el movimiento "tortuguista" estalla en septiembre de 1954, su antecedente más cercano lo encontramos a principios de 1953; es por ello que iniciamos nuestro estudio a partir de este año tratando con ello de entender el proceso que siguió la lucha que emprendieron los ferrocarrileros por la nivelación de salarios de Trenistas-Patieros en el norte de nuestro país y que inclusive llegaron a aplicar estrictamente los reglamentos de transporte y seguridad, pero se suspendieron debido a las promesas hechas por el propio Presidente de la República de que serían satisfechas sus demandas.

Así es como a continuación explicamos este proceso que tendrá su desenlace en septiembre de 1954.

El 13 de abril de 1953 Luciano Cedillo Vázquez, Armando Rodríguez Nava, Luis Flores H., Jesús Rivera González, J. Refugio Guzmán y David Sahaún Razo este último, representante Local por Patieros y por la Comisión Pro-Nivelación de Salarios Trenistas Patieros de la Sección 19 del STFRM de Monterrey, N. L. acompañado por más de 50 firmas, giran un oficio al Presidente de la República, en donde demandan el cumplimiento de su promesa de nivelar los salarios de los Trenistas-Patieros; pues los trabajadores de la Capital de la República obtienen un salario más alto a pesar de que realizan la misma actividad. Así lo indican en los siguientes párrafos:

"Después de que los Trenistas Patieros de todo el sistema a insinuación hecha por usted a través de nuestro ejecutivo general suspendimos la aplicación estricta de nuestro Contrato de Trabajo y la observancia también estricta del Reglamento de Transportes en vigor, cuyas estipulaciones, en un plan de amplia cooperación hacia la empresa, y con peligro de nuestras propias vidas, hemos venido rebasando, a efecto de dar mayor rendimiento en el servicio que tenemos encomendado, el día 13 de marzo ppdo., nuestros Representantes de todo el Sistema en unión del Ejecutivo General de los Ferrocarriles Nacionales, y este funcionario ofreció que nuestra solicitud sería resuelta en un plazo...de una semana, y en forma favorable a nuestros intereses" (1)

Como había transcurrido más de un mes y no se habían resuelto sus demandas, en Asamblea de la Especialidad de Trenistas Patieros llevada a cabo en esta Sección, se tomó el acuerdo de que si para

las cero horas un minuto del día 25 del presente no se han resuelto satisfactoriamente sus demandas aplicarán en forma estricta las estipulaciones que marca el Contrato Colectivo de Trabajo, así como el Reglamento de Transportes en vigor "...pues consideramos, que ningún objeto tiene exponerse si nuestra cooperación, que hemos venido prestando pasando sobre tales ordenamientos no es compensada ni tan siquiera haciendo efectivo lo que estipulan las leyes mexicanas...a igual trabajo corresponde igual salario...".(2)

Esta demanda por el tipo de presión que utilizan los obreros del riel para lograr que se cumplan sus demandas, son el primer antecedente de lo que más adelante tomará el nombre de "tortuguismo". A parte de la Sección 19 de Monterrey, N.L. luchan también por la nivelación de salarios las Secciones 2, 4, 10, 13, 15, 23, 24, 27 y 29. Este movimiento es respaldado por diversas organizaciones como la Federación Revolucionaria de Obreros y Campesinos de Monterrey, N.L.; el Sindicato de Trabajadores de Industria Eléctrica, Gas, Agua y Drenaje de Monterrey, N.L. y el Sindicato Industrial de Trabajadores de Artes Gráficas de la República Mexicana de Monterrey, N.L. (3).

Ante esta lucha organizada, las autoridades tuvieron que aceptar las demandas de los ferrocarrileros, y fué hasta el 13 de agosto de 1953 cuando la Empresa llegó a un acuerdo con la Comisión Permanente de Trenistas Patieros, que fué nombrada por los Patieros de la República Mexicana en Asamblea Nacional efectuada en la Ciudad de México. Aunque se había obtenido un importante triunfo, las de

mandas no se cumplieron a pesar de haber obtenido el fallo a su favor ya que la Empresa interpuso un amparo para evitar nivelar los salarios y otras demandas que habian logrado los trabajadores integrantes del "Comité Electoral Ferrocarrilero de Reestructuración - Sindical de Monterrey, N.L." .

A pesar de que no se les cumplieron sus demandas, esta Sección afrontará al mismo tiempo el problema de las elecciones sindicales y tratará a toda costa de ejercer el derecho a la democracia sindical sin perder de vista por ello la lucha por la nivelación de salarios como continuación veremos.

Al llegar las Elecciones Sindicales (enero de 1954), se impone por la fuerza el grupo de David Vargas Bravo, ocasionando que los trabajadores desconozcan a las autoridades locales impuestas y tomen las oficinas de la Sección 19 el día 9 de enero de 1954, para desalojarlas el día 12 del mismo mes. A pesar de que fueron desalojados por la policía, los trabajadores lograron ejercer la democracia sindical, pues encontramos un telegrama que giró Eugenio Pompa García al Presidente de la República desde Monterrey, N.L., en el cual nos dice que:

El día 27 de enero "...400 FERROCARRILEROS, SECCION 19, RATIFICO Y TOMO PROTESTA COMITE EJECUTIVO Y COMITE LOCAL VIGILANCIA NOMBADOS POR CUERPO LOCAL AJUSTES DIEZ ACTUAL TERMINOS ESTATUTO SINDICAL ENCABEZADOS POR ALFONSO ESCALERA MUÑOZ Y ALBERTO GARCIA LOPEZ,

RESPECTIVAMENTE POR IMPOSICIONISTAS 14 DE OCTUBRE...PIDEN SU INTERVENCION PARA QUE SE RESPETE VOLUNTAD MAYORITARIA FERROCARRILEROS" (4).

A pesar de que el gremio ferrocarrilero estaba colaborando con el plan de "rehabilitación", las autoridades seguan haciendo caer el costo de ésta sobre las espaldas de los ferrocarrileros, motivo por el cual poco a poco iban perdiendo conquistas que habian logrado tiempo atrás. Como ejemplo, un vigilante de la Sección 19 nos dice que:

"...No disfrutaban de los beneficios correspondientes a los trabajadores de taller, de zona especial, de que se les quitó el disfruta de seis días de permiso económico con salario que se daba a los que no hubieren faltado a su trabajo ni una sola vez en todo el año, de que se les quitó la semana de 45 horas...la Especialidad de vigilantes no tienen derecho a tales prerrogativas por no tener Contrato la Especialidad...no les proporcionan los medios de vigilancia como pistola y lámpara eléctrica " (5).

Para el mes de agosto la situación de los ferrocarrileros se agrava aún más, pues como ya hemos dicho, durante el mes de abril de 1954 se devaluó la moneda nacional y con ello el poder adquisitivo del salario se hizo aún más raquítico, lo cual motivó a los ferrocarrileros de la Sección 19 de Monterray, N.L., la Sección 27 de Torreón, Coah. la Sección 10 de Guadalajara, Jal. y las Secciones de otros lugares a unirse en torno al Comité de Defensa del Interés Profesional, para exigir una solución satisfactoria a sus

justas demandas que eran: la creación y actualización del Reglamento Interior de Trabajo; el Reglamento para Proveedores de Máquinas; Aumento en Jubilaciones; Establecimiento de Semana Inglesa de Trabajo; Nivelación de Salarios con Maquinistas de la Ciudad de México; Compensación del 30% para el uso de fuerza diesel en los servicios de Patio; Aumento de sus percepciones para gastos de caminos y otras de no menor importancia.

La Empresa obligaba a los ferrocarrileros a violar los reglamentos que ella había impuesto, con el objeto de que el trabajador tuviera una mayor productividad, y ello hacía insoportable su situación pues:

"...los reglamentos...señalaban para los transportes determinados ritmos y condiciones con el objeto de impedir accidentes pero los jefes presionaban y amenazaban con intensificar los ritmos violando las disposiciones y, cuando se presentaba algún accidente a consecuencia de ello responsabilizaban al trabajador por violar los reglamentos. Esta doble actitud de la Empresa dió lugar a una situación muy tensa, más todavía cuando aumentaba el número de trenistas en prisión por un 'descuido punible' de acuerdo con el Código Penal Federal..." (6).

El día 9 de septiembre de 1954 se reunieron en Asamblea diversas Secciones del STFRM y acordaron apoyar las resoluciones de la "Reunión Nacional de Trenistas" que, habían acordado aplicar estrictamente el Reglamento de Transportes y Contrato de Trabajo para el día 10 de septiembre si no satisfacían sus demandas "...o modifica

ban los reglamentos de transporte o aceptaba por escrito no presig^unar, y menos consignar a quienes tuvieran accidentes a consecuen--cia de la violación de reglamentos ..." (7). Como no contestara - la Empresa en la fecha fijada, el movimiento estalló, dirigido --- principalmente por la Sección 19 de Monterrey, N.L. y por la Sec--ción 27 de Torreón, Coah.. Pronto se unieron a este movimiento en--tre otras Secciones la Sección 2 de Aguascalientes, Ags.; la Sec--ción 10 de Guadalajara, Jal. y la Sección 9 de Gómez Palacio, Dgo.

El Reglamento de Transporte y Seguridad tenían normas como las - siguientes:

"...ningún tren salga de sus terminales si no está previsto de - los elementos de protección, tales como petardos, luces, etc. ...

"...al parar los trenes cualquiera que sea el motivo, los garro--teros de los extremos deberán proteger a distancias convenientes y ser llamados con el silbato a reanudar la marcha...

"...no hacer 'volantes' y prohibirá bajar o subir a las locomoto--ras en movimiento" (8). Se indica también que las máquinas o motg--ras de patio en servicio de éste, no excederán una velocidad mayor de 10 Km. por hora en todos los movimientos que llegaren a ejecu--tar.

La aplicación del Reglamento provocó que las labores de los fe--rrocarriles fueran lentas, provocando con ello un gran congestioⁿamiento en la Ciudad de Monterrey foco de este movimiento y en otros lugares como Torreón y Guadalajara.

El STFRM por medio de Salvador Quezada, Secretario General por --

Ajustes de Trenes y Manuel Mirón Rosales asisten a una Asamblea -- el 17 de septiembre en la Ciudad de Monterrey con el objeto de solucionar este problema, pero al no acceder a las demandas, los Patieros mantienen firme sus propósitos y ahora demandan al Presidente de la República su intervención para que el Gerente de los Ferrocarriles Nacionales "...NOMBREN COMISIONES EMPRESA Y TRABAJADORES VIGILEN EXACTO CUMPLIMIENTO REGLAMENTO TRANSPORTES Y CONTRATO TRABAJO..." (9), solicitan también que no se les acuse de sabotaje, pues sólo han cumplido una estricta observancia de las reglas de seguridad.

La Gerencia y Sindicato de los ferrocarriles veía la necesidad de controlar este movimiento que estaba cobrando gran fuerza, sobre todo en la parte norte de nuestro país pero, para ello, necesitaba justificar ante la opinión pública su intervención represiva en este movimiento, y para ello desarrolla una campaña periodística en contra de los ferrocarrileros que llevan a cabo el "tortugismo" y de esa manera podrán reprimir a los obreros del riel.

Al declararse la campaña periodística, en donde se acusa a los ferrocarrileros de sabotaje al obstaculizar la distribución de víveres hacia distintos puntos de la República se creaban las bases para la represión. El STFRM será el primero en reprimir / declarar ^{el} el 18 de septiembre de 1954 que expulsaría a los principales dirigentes del movimiento "tortugista". La Gerencia para el día 19 - había girado instrucciones de aplicar la Cláusula de Exclusión a 37 ferrocarrileros y cancelar las pensiones jubilatorias a José-

Natividad Reza y José González Cortés por participar en el movimiento (10). En una declaración hecha a la prensa, el Gerente de los Ferrocarriles Nacionales considera injustas las demandas ferroviarias porque actualmente tienen las siguientes prestaciones:

"...se erogan 75 millones de pesos por año, correspondiendo un beneficio de \$ 1,365.00 por empleado..." (11). Víveres a bajo precio, habitaciones higiénicas, medios para que se dediquen a la práctica del deporte y la cultura, hospitales, etc.

"...a partir del 1.º de enero de 1953 se han resuelto 17 peticiones que...incluye el aumento del 10% en los salarios de junio pasado y \$ 2,108,000.00 concedido en favor de los partidos; dan una erogación anual de \$ 65,122,000.00.

"...es cuantiosa la participación del trabajador en los gastos; pues en el obrero ferroviario se eleva, de un cincuenta y seis por ciento en 1931, a un setenta por ciento en 1953.

"Para esta fecha —dice Amorós— casi se ha paralizado el tráfico de carga en el norte de la República lo que originó cuantiosos daños y perjuicios, tanto a los usuarios como a la Empresa y al país mismo.

"En la terminal de Monterrey —dice— existen 1,039 carros con 42,621 toneladas de flete; en Torreón 183 con 8,023 toneladas; en Guadalajara 101 con 3,938 toneladas, al mismo tiempo, en algunos casos se ha impedido la formación de trenes y se han inactivas numerosas locomotoras " (12).

Ante las represiones que mencionamos anteriormente, el movimien-

to decae en el norte del país y la Sección 19 de Monterrey será-- la última en dar por terminado el movimiento "tortuguista", que se inició el 10 de septiembre para concluir el día 23 del mismo mes,-- con pérdidas para la Empresa de 1,300,000.00 y según la Voz de Mé-xico, más de 250 trabajadores de la Sección 19 han sido expulsados del STFRM por disposiciones del Comité Ejecutivo que encabeza Ri-- cardo Velázquez; a los líderes e integrantes del Comité de Defensa del Interés Profesional Trenista de Monterrey, N.L. se les encarce-- ló, para salir poco después en libertad bajo caución, como es el - caso de: Luciano Cedillo, Jesús Rivera, Francisco Gómez, Raúl Vi-- llarreal y Mario Menchaca quienes salieron en libertad pero, estu-- vieron varios años, con los procesos abiertos bajo la constante a-- menaza de volverlos a reaprehender.

Debido a la presión que ejercieron algunas Secciones del STFRM,-- por medio del Comité de Defensa de Presos ferrocarrileros, se lo-- gró reinstalar a algunos trabajadores, a otros se les dió una in-- demnización miserable, ^{se} jubiló a otros "...pero, a Luciano Cedillo-- ni lo reinstaló, ni lo jubiló y continúa destituido; ahora trabaja-- como pequeño comerciante y sigue manteniéndose como un gran carga-- da conciente y militante del movimiento sindical y del movimiento-- revolucionario"(13).

Aunque este movimiento 'tortuguista' fué derrotado, la Empresa se-- vió obligada a aplicar algunas medidas muy limitadas de protec-- ción al personal, medidas que poco a poco se fueron cancelando, -- hasta que, bajo el imperio del "charriero" quedaron anuladas y se--

volvio a la arbitraria situación anterior ..." (14). Así, lo dan a conocer trabajadores ferrocarrileros, e indican que:

"Los días 10. y 2 de noviembre que antes lo tomaban los ferrocarrileros como día de descanso hoy lo tienen que tirar y son ya 7 - días que les ha quitado la Empresa..." (15).

"El sueldo que tenemos no nos alcanza...trabajo en el Departamento de Carros...y tenemos muchos problemas. Pero ya no se puede hablar; pues tenemos un verdadero sistema policiaco de vigilancia...no hay herramientas y materiales suficientes...los trabajadores tienen que comprar las herramientas aunque la Empresa da un tanto por ciento...desde el Gobierno de Alemán nuestro Sindicato ha sido dividido y atado..."

"...Los dirigentes están controlados por la empresa...sufrimos de violaciones al escalafón. Hay muchos nuevos que alcanzan diariamente chamba y en cambio otros viejos que trabajan unos cuantos días. Nosotros tenemos el salario más bajo —los auxiliares— y luego trabajamos muy pocos días pues no tenemos para comer...recibimos \$ 12.00 y centavos y no trabajamos todos los días...por eso nosotros queremos aumento de salarios y respeto de escalafón así como buen trato...Solamente por entrar de auxiliar hay que pagar mordidas y también por alcanzar más días de trabajo..." (16).

Aunque fué derrotado, el movimiento "tortuguista" tuvo gran trascendencia, pues logró aglutinar y organizar a gran parte del gremio ferrocarrilero que hasta ese momento se encontraba disperso, y ello obligó a Empresa y Sindicato a frenar la lucha que empezaba

a generalizarse por medio de la imposición de Convenios, que le -- permitieran al STFRM "legalizar" la represión y de esa manera controlar a la base trabajadora como a continuación veremos.

4.2. LOS CONVENIOS DE 1955.

4.2.1. EL CONVENIO DEL 31 DE ENERO DE 1955.

La "rehabilitación" de los ferrocarriles trajo consigo graves y complejos problemas para los ferrocarrileros, puesto que para equilibrar la balanza entre ingresos y egresos se tenía que sacrificar los intereses de los obreros, para no afectar y seguir enriqueciendo a los grandes capitalistas que hacían uso de este transporte para distribuir sus productos. Y para poder detener cualquier manifestación de descontento del gremio ferrocarrilero, Empresa y Sindicato acordaron celebrar un Convenio el 31 de enero de 1955, en el cual le concede el Sindicato a la Empresa el derecho de reajustar personal y no otorgar aumento de salarios. Todo esto a cambio de algunas prestaciones, porque con ello, se logrará llevar a cabo la ansiada "rehabilitación", como lo podemos ver al analizar el Convenio.

El Senador y Gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México - Roberto Amorós y el Secretario General del STFRM Ricardo Velázquez Vázquez dijeron que: "...el concepto claro de un deber patriótico y la tesis de que responde a un interés superior continuar hasta -

su término, aunque sea a largo plazo la reconstrucción y modernización de los Ferrocarriles Nacionales, normaron la revisión del Contrato Colectivo de Trabajo, en las cláusulas económicas. A ello se debe que se haya logrado entre Empresa y Sindicato un franco entendimiento en los problemas básicos en la Industria, así como sus indispensables soluciones" (17)

Así es como se justifican Empresa y Sindicato, haciendo recaer únicamente sobre los trabajadores el peso de la "rehabilitación", a pesar de que la explotación capitalista los dejó prácticamente deshechos, y para lograr esta "rehabilitación", se proponen imponer un Convenio que en su parte sustancial afecta directamente los intereses de los trabajadores como se expone a continuación:

"Cláusula 180.- Ferrocarriles podrá llevar a cabo reajustes de personal o de salarios, supresión o creación de divisiones, distritos, departamentos, talleres, oficinas, corridas y segregaciones que impliquen reducción del salario tabulado con la justificación de tales medidas. Para este efecto, ferrocarriles planteará la medida o disposición proyectada ante una Comisión Mixta...

"...La Empresa podrá libremente y sin responsabilidad suprimir puestos que se encuentran vacantes...

"...La Empresa podrá libremente, cambiar de labores al personal, dentro de la propia especialidad o en otra similar o conexas o bien transferirlo de los lugares en donde esté adscrito o asignado a aquellos donde se hagan necesarios sus servicios..." (18).

Con la modificación a la cláusula 180, la Empresa podrá llevar a

cabo los reajustes y se aceptan las condiciones que venía tratando de imponer y que eran básicamente: el reajuste de personal y de salarios, supresión o creación de divisiones, distritos, departamentos, talleres, oficinas y suprimir puestos por vacantes. Y con todo ello podrá aplicar la "rehabilitación" o la "dieselización".

Siguiendo con las modificaciones al Convenio tenemos que: se sustituye el texto de la cláusula 141 por el siguiente "...En las diversas especialidades, a excepción de las de Auditores de Trenes y Similares, Oficinistas y Similares y Conductores de Express, los puestos se otorgaran a base de competencia...

"...El trabajador transferido se obliga a permanecer en la nueva división por 1 (uno) año, transcurrido el cual podrá optar por regresar a su división de origen a ocupar el puesto que le correspondiere (19).

La clase patronal siempre ha buscado que el ascenso del obrero sea a base de la competencia y no de antigüedad; porque además de darle una mayor productividad, la calificación de dicha competencia de hecho queda a cargo de la Empresa, y por lo tanto, determinará qué personal, de acuerdo con sus intereses entra a trabajar.

Por último, en este Convenio se otorga al trabajador algunas prestaciones como: la construcción de 5 hospitales; otorga 200 becas - de \$200 para estudios de secundaria y superiores; construcción de 7 centros deportivos; dará en propiedad al Sindicato hasta 10 predios urbanos; alfabetizará a 2163 trabajadores; creará un Instituto de Capacitación Ferrocarrilera; concede al Sindicato un subsi-

dio de \$ 1.500,000.00 para estimular el ahorro. Elevará a -----
\$ 20,000.00 mensuales para subsidio y fomento del deporte y por úl
timo otorgará \$ 420,000.00 para la creación o mejoramiento de 38 -
bibliotecas sindicales (20).

Casi todas esas prestaciones económicas que se logran para el be-
neficio de los trabajadores, pueden obtenerse sin que sea materia-
de contratación colectiva. Por ejemplo, la construcción de las 5-
unidades hospitalarias, para una Empresa como los Ferrocarriles Na-
cionales de México, es una obligación contractual y por ello, tie-
nen la obligación de dotar a los trabajadores de servicios médico-
quirúrgicos. También es obligación de ésta la creación del Institu-
to de Capacitación Ferrocarrilera, ya que por medio de la capacita-
ción del obrero la Empresa obtendrá una mayor producción del mis-
mo. La construcción de las 9 escuelas, las tiene que edificar el-
Estado, puesto que para ello entre otras cosas es el dinero de -
la Nación. La alfabetización de 2,183 trabajadores le corresponde
también al Estado.

Como podrá observarse este Convenio no concede aumento salarial-
a los trabajadores ferrocarrileros, no obstante que éste es el ob-
jetivo fundamental de toda revisión del Contrato Colectivo de Tra-
bajo. En lugar de mejorar las condiciones de vida y de trabajo de
los obreros, que se vieron gravemente afectados por la devaluación,
se redujeron las prestaciones logradas en luchas anteriores y por-
si fuera poco no se aumentaron los salarios.

"El mejoramiento del transporte ferroviario no debe ser a costa-

del sacrificio de los obreros sino mediante la aplicación de ----
otras medidas, por ejemplo, saneando la administración sobre la ba
se de eliminar el saqueo que de los ferrocarriles hacen infinidad-
de influyentes, suprimiendo la concesión injustificada de tarifas-
reducidas que pagan las empresas mineras de capital extranjero, --
etc. " (21).

Ante este Convenio, el Secretario General del STFRM Ricardo Ve--
lázquez Vázquez declaró: "No nos podemos desentender por muy trabaj
adores que seamos, de las necesidades del ferrocarril, al que debg
mos cuidar como 'fuente de trabajo' ...

"Además —agregó— no olvidemos el interés del país, que no pue-
de soportar nuevos aumentos de tarifas. No tuvimos aumento de ---
sueldos, pero sí varios millones de prestaciones sociales" (22). -
Dijo también que había solicitado un aumento de salario del 17 y -
medio por ciento, colocándose en un plan realista, pero el Lic. --
Amorós, expresó que los ferrocarriles no podían conceder ni un 5%,
razón por la cual se prefirió no pedir nada (23). "...ha sido ---
aprobado por las secciones locales y foráneas que constituyen el -
propio sindicato..." (24).

Los grupos progresistas integrados básicamente por simpatizantes-
de Valentín Campa (POCM) y del PCM, encabezan la lucha contra la -
imposición del Convenio del 31 de enero por lo cual se organizan
y constituyen en plena "unidad de acción" el Consejo Nacional de -
Defensa del Contrato de Trabajo ferrocarrilero, tratando de aglutí
nar en él la base trabajadora, en torno a dos principios fundamen-

tales, que luego darían paso a otros:

- a).- Rechazo al Convenio del 31 de enero de 1954 y
- b).- Aumento de salarios, exigiendo no menos de \$ 200.00 mensuales.

La prensa nacional, ante la combatividad de los trabajadores realiza una nueva campaña, dirigida por el Gerente y el Sindicato en contra de los trabajadores que se oponían al Convenio diciendo que: Valentín Campa, Alejandro Pérez, Alfonso Muriedas, Amos Salinas y otros, son conocidos por sus actividades "rojillas" que son de filiación comunista, que su objetivo es agitar al país para llevarlo al caos; el objeto de esta campaña era el de detener por cualquier medio este movimiento que día a día cobraba más fuerza y justificar una posible represión.

La reacción de los trabajadores, será dirigida principalmente -- por las Secciones 15, 16, 17 y 18 del D. F. y secundado este movimiento por las Secciones 2, 7, 13, 23, 21, 24, 26, 27, 28 y 29 -- (25).

En la mayoría de las Secciones, se realizaban mítines, asambleas y algunos paros tratando de presionar a las autoridades para que se desconociera^{re} el Convenio y por el aumento de salarios, ello provocó que las autoridades sindicales y empresariales reprimen todo tipo de lucha, que va desde desconocer acuerdos de asambleas mayoritarias, hasta la represión física como sucedió en el D. F. el 16 de febrero de 1954, en donde murió un trabajador ferrocarrilero. Las informaciones, las versiones de testigos presenciales y las decla-

raciones de los heridos, coinciden en un hecho; a las 7 de la mañana del día 16, una brigada de choque formada por cerca de doscientos individuos que debían dar garantías a los trabajadores y que estaba comandada por Francisco Bernal Granados, José Pérez Hernández, Ciro Hernández, Miguel Obregón Zorrilla, Antonio Oliver Carrillo, Salvador Rivas Trujillo, Amador González, Salvador Martínez y Salvador Aparicio se encontraban apostados a las puertas del edificio de Balderas 33 para agredir a los empleados que debían entrar a sus labores a las 8 horas. Poseedores de una lista de trabajadores más enérgicos en la defensa del Contrato Colectivo que destruye el Convenio en sus cuestiones fundamentales, se dieron a la tarea de detenerlos golpearlos y secuestrarlos.

"El uso de la violencia no pudo impedir, sin embargo, que muchos trabajadores lograran entrar en el edificio; y tras ellos se lanzó ya en furiosa embestida, la brigada de choque, disparando sus armas de fuego, abusando de garrotes y golpeando de distintas maneras a los empleados " (26). Según las primeras informaciones el que mató a José Balmaceda fue Antonio Sánchez Jiménez, identificado como agente de la policía; hirieron a Fernando Rojas en una mejilla; golpearon a una mujer embarazada, provocando con ello un parto prematuro. Al llegar la policía lanzando bombas lacrimógenas y con todo lujo de fuerza detuvo a 21 trabajadores que habían sido agredidos; pero que eran señalados por la Empresa como "peligrosos agitadores", entre ellos estaba; Jesús Martínez Elizalde, Constantino Bárcenas, Aurelio Arias Uribe, Miriam Pacheco Navarro, Enri-

que Gómez Castañeda, Raúl Bracho Ortega, Joaquín Areizaga y Romero Arriaga Alcona. Los agresores que no habían logrado escapar, - una vez que se identificaron fueron puestos en libertad. Para el 19 de febrero salieron en libertad los trabajadores detenidos, sólo Raúl Bracho Ortega, Constantino Barranco y Edmundo Moreno fueron - consignados ante la Procuraduría General de la República por "...- daño en propiedad ajena que viene a ser propiedad de la nación...- lesiones y homicidios..." (27).

El movimiento había tomado tal fuerza en el Distrito Federal que las autoridades, Empresa y Sindicato tuvieron que reprimirlo para pararlo, ya que, los trabajadores habían acordado llegar a un paro general como medida de presión para que satisficieran sus demandas. A pesar de la enorme importancia que tenía este movimiento —la re- presión de que fue objeto lo demuestra— el Gerente Roberto Amorós pretendía ocultarlo a la opinión pública aparentando no darle importancia, al decir: "...que los hechos registrados en el curso de la mañana en Balderas...no tuvieron ninguna importancia. Un pequeño grupo de oficinistas alteró el orden e intervino la policía, es todo, además, se han recibido reportes de todo el sistema en el sentido de que se trabaja como de costumbre...

"...confía en que la disciplina y responsabilidad de los trabajado-
ros
dores ferrocarrile/ permita continuar los programas de reconstruc-
ción de los ferrocarriles y conservar, al mismo tiempo, en benefi-
cio de ellos la fuente de trabajo...nunca prosperará la labor disol-
vente de los agitadores profesionales..." (28).

Siguiendo la política empresarial el Secretario General del ---- STFRM afirmó que los ferrocarrileros fueron provocados por un grupo minoritario manejado por comunistas como Valentín Campa; el mismo Velázquez previendo esta situación, consideró conveniente "...- que en lugares de trabajo hubiera protección, evitando así que los directivos de la oposición siguieron presionando con amenazas al - personal dedicados a/^{sus} labores..." (29).

La vida interna del Sindicato se ve seriamente afectada por este movimiento al ser destituido Alfredo Navarrete de su puesto de Presidente del grupo "14 de Octubre", "...el que se decía el cerebro del Convenio del 31 de enero, él que alardeaba de haber dirigido la masacre de ferrocarrileros en Balderas 33 el pasado 16 de febrero..." (30). El que ponía y quitaba a funcionarios del STFRM ha dejado su puesto; pero esto es sólo un chivo expiatorio para hacer creer a la base ferrocarrilera que se está haciendo una campaña -- para depurar al STFRM (31).

Conforme va tomando fuerza este movimiento, la represión se hace más intensa, por ejemplo, en Aguascalientes, Ags., se está sustruyendo el pago de trabajo extra de los días de descanso trabajados (32). En Tonalá, Chis., la policía ocupado las oficinas sindicales, queriendo con ello obligar al trabajador a aceptar el Convenio. En el Distrito Federal Carlos Almazán y José Ledesma fueron separados de sus trabajos castigándolos con 3 años fuera de -- servicios, por haber participado en contra del Convenio. (33). -- Aprehendieron e incomunicaron en las celdas de la Procuraduría Ge-

neral de la República a Alejandro Pérez y Rafael Romero directores del Consejo Nacional de Defensa del Contrato Ferrocarrilero; - igualmente fueron detenidos Primitivo Razo y Amos Salinas (34). - En Oaxaca, Oax. despidieron a 5 trabajadores por haber participado en la lucha contra el Convenio (35). Agustín Méndez, trabajador ferrocarrilero en el Hospital Colonia del D. F. fué cesado de su empleo (36). Despidieron a dos ferrocarrileros en Acambaro, Gto. (37). A Miguel Hernández Manzanera 2 años fuera de derechos sindicales, amenazas de reajustes, descuentos salariales y otras represiones sufrieron los trabajadores ferrocarrileros por haber luchado contra el Convenio del 31 de enero de 1934.

Estos son sólo algunos ejemplos de la represión que desató la Empresa con el objeto de aplastar este movimiento, en la mayoría de los casos se les acusó de: disolución social, ataque a las garantías individuales, sabotaje, motín, amenazas, indisciplina, etc. - etc.. En algunos casos los detenidos saldrán en libertad pocos días después, a otros les alargaban el proceso. Sólo se logró reinstalar algunos de los trabajadores despedidos.

Ante esta situación, los trabajadores ferrocarrileros presionaban por medio del Comité Nacional de Defensa del Contrato de Trabajo Ferrocarrilero, realizando paros, mítines y asambleas con la idea de concientizar a la base y poder tener un gran frente ante las injusticias de Empresa y Sindicato. No habían logrado aún de conocer el Convenio del 31 de enero de 1934 cuando la Empresa firma otro Convenio el día 20 de septiembre del mismo año que al

igual que el anterior no responde a los intereses de los ferrocarrileros como a continuación lo veremos.

4.2.2. EL CONVENIO DEL 20 DE SEPTIEMBRE DE 1955.

La Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México y el Comité Ejecutivo del STFRM firman un nuevo Convenio el 20 de septiembre de 1955 que reforma al Convenio del 31 de enero de 1955 en la cláusula 141. En lo sustancial contiene lo siguiente:

"...la selección y agrupación de los trabajadores que deben recibir la instrucción será determinada por la Empresa y los trabajadores seleccionados a cursar dicha instrucción Teórico-Práctica " -- (38).

Lo anterior nos indica que la Empresa puede construir un Centro de Capacitación en cualquier lugar de la República y, por lo tanto, los trabajadores que hayan elegido estarán obligados a trasladarse al Centro de Instrucción que la Empresa elija.

Además, "al finalizar el curso si la Empresa lo estima conveniente, se practicará un examen sobre los conocimientos impartidos; el trabajador que resultare reprobado podrá ser transferido...a cualquier taller de locomotoras de vapor, sin que el afectado tenga derecho con este motivo a optar por la jubilación o indemnización a que se refiere la fracción citada " (39).

Este Convenio que permitirá capacitar al ferrocarrilero, en el fondo será un instrumento de la Empresa para reajustar personal o

en su defecto, aislar a los trabajadores que se hayan distinguido por defender sus derechos sindicales, y cuando no aceptara el trabajador será dado de baja sin jubilación o indemnización.

Conforme va desarrollándose este proceso de lucha sindical, los obreros van acumulando experiencias que les permitirán tener un mayor grado de organización para afrontar el conflicto; así es como los Consejos de Defensa del Contrato Ferrocarrilero se reúnen el 7 de septiembre de 1955 simultáneamente en los centros de Guadalajara, Jal., Saltillo, Coah. y Tierra Blanca, Ver., con el propósito de lograr la unidad de acción en su lucha por lograr la independencia y la democracia sindical; así como otras importantes demandas del gremio ferrocarrilero. En Guadalajara se reúnen los delegados de las secciones 2, 8, 10, 11, 14, 24 y 33 así como la División del Centro, del Pacífico y de Uruapan, Mich.. En Saltillo, se presentaron los delegados de las secciones 6, 19, 23, 27, 29, 34 y 36. En Tierra Blanca, Ver. acudieron los delegados de las secciones 12, 26, 26 y 28. Se reunieron con el mismo fin 24 de las 37 secciones que componen al STFRM donde "...plantearon la necesidad de coordinar el trabajo de los Consejos en Defensa del Contrato en todo el país, con el propósito de lograr una acción única y de mayor eficacia contra la agresión de la Empresa; coincidieron en levantar la demanda de aumento general de salarios, estableciéndose un mínimo de \$ 260.00 por trabajador, plantearon la exigencia de la celebración de una Convención de Contratación para la inmediata revisión del Contrato Colectivo, dejando sin efecto -

todos los Convenios y disposiciones lesivas a los trabajadores.

"Acordaron luchar por la reducción de las cuotas sindicales y se plantearon como una cuestión de importancia la lucha por la abrogación de la Ley Portes Gil"(40), que establece el encarcelamiento - de todos los trabajadores que sufren un accidente (41).

También exigieron la reinstalación de ferrocarrileros que fueron despedidos con motivo de la defensa que hicieron del Contrato Colectivo de Trabajo, además tocaron un aspecto que pocos habían de clarado anteriormente, pero hoy es la esencia de su movimiento - ya que exigen emprender una lucha por la democratización del ---- STFRM que deberá estar normado por la voluntad de los trabajado-- fes; plantean luchar por la defensa de sus intereses, acuerdan liber-- tad de pertenecer al Partido Político que más convenga a sus inte-- reses. Terminan denunciando las injusticias que se han cometido - en sus secciones con motivo de la aplicación del Convenio del 31 - de enero y del 20 de septiembre de 1955.

Como se podrá observar a lo largo de este estudio, los trabaja-- dofes ferrocarrileros, en su lucha contra el STFRM y la Gerencia, - han ido sufriendo poco a poco un cambio cualitativo partiendo de - las experiencias que han obtenido en la lucha por su reivindica--- ción. Después del "cherrazo" de 1948 no habían logrado unirse los- trabajadores ferrocarrileros, pero después de siete años de lucha, ya no sólo exigen aumento de salarios u otras prestaciones económi-- cas o sociales, sino que, ahora se proponen la tarea de democratiz-- zar al STFRM, planteando la unidad de acción sin importar el Partí

do Político al que pertenezcan. En estos dos últimos puntos, contemplamos el grado de madurez que han alcanzado los grupos dirigentes de los ferrocarrileros, quienes después de varios años de actuar aislados, llevan a cabo acciones conjuntas como es el caso de la acción unitaria llevada a cabo por el POCM y el PCM en beneficio de la clase a la cual representan sus principios ideológicos.

La crisis económica por la cual atravesaba nuestro país, como se ha visto, provocó la devaluación de nuestra moneda con respecto -- del dólar, anunciada el sábado 18 de abril de 1954 (42). Esta devaluación provocó que el poder adquisitivo del salario obrero fuera aún más raquítico, debido a que todos los artículos de consumo subieron en proporción a la devaluación, mientras que el salario aumentó sólo en un 18.75% para el D. F., lo que equivale a recibir ---- \$ 9.50 en lugar de \$ 8.00 que era el salario mínimo antes de la devaluación. El salario mínimo fue fijado hasta el 16 de julio de 1954. Para el 20 de diciembre de 1955 el salario mínimo fue nuevamente aumentado en un 15.79% para el D. F., lo que equivale a recibir \$ 11.00 en lugar de \$ 9.50 (43). En estas cifras observamos que el salario mínimo no recobró el poder adquisitivo que tenía antes de la devaluación, provocando con ello el enriquecimiento de la burguesía y por ende el mayor empobrecimiento del proletariado, agudizando de esta manera, las contradicciones de clase. Para ello, se valió de los líderes sindicales quienes prácticamente se institucionalizaron en el sexenio de Adolfo Ruiz Cortines, y con ello inauguraron una nueva era en el sindicalismo mexicano conoci-

do con el nombre de "charrismo" sindical, en dudoso honor al exsecretario del STFRM, Jesús Díaz de León alias el "charro", quien al traicionar a la clase obrera por los intereses personales y de la Empresa, dió origen a la utilización del término "charro" en una forma despectiva que poco a poco conformó de este concepto toda una ideología y la definición de este fenómeno nuevo, el "charrismo".

Sabido es que esta clase de líderes aparecieron prácticamente desde que nacieron las primeras organizaciones obreras. Dentro de los antecedentes del "charrismo" con las características que -- enunciamos, encontramos a Luis N. Morones, líder de la CROM, quien llegó a ser Secretario de Industria, Comercio y Trabajo en el Gobierno del General Calles, como premio a su política de compromiso con la Empresa y el Estado. Desde entonces tenemos que dependiendo de la fuerza que tengan estos líderes serán: Diputados, Gobernadores de algún estado de nuestra República, Senadores y Secretarios de Estado.

Aunque estas consideraciones no son objeto directo de nuestro estudio, con lo mencionado podremos cuando menos tener una idea de la trascendencia que tuvo la institucionalización del "charrismo" sindical en el proceso de estabilización de nuestro sistema capitalista-dependiente, acaecido durante el sexenio de Ruiz Cortines.

Estos son sólo algunos aspectos de la crisis por los cuales --- atravesaba el país y el más afectado directamente era el proletariado quien a pesar de la situación por la que estaba pasando -

aún seguía creyendo en sus "líderes" y en la "colaboración de clases". pese a esto, el proletariado mexicano ha tenido grandes luchas para sacudirse la explotación de que es objeto, llegando inclusive a tomar la dirección de su Sindicato como fué el caso del gremio ferrocarrilero con Demetrio Vallejo; los electricistas con Agustín Sánchez Delint; los maestros con Othón Salazar y otros -- que aparecieron sin lugar a dudas en este período de nuestro estudio, pero pronto dejan la dirección de estos grupos progresistas, debido entre otras cosas, a la brutal represión que contra ellos desata el Estado, representante de la clase hegemónica del momento, en este caso, la burguesía. Esta represión es precisamente la -- causa por la cual el proletariado no ha logrado emanciparse, porque en el preciso momento en que se está empezando a cobrar conciencia de clase, es cuando la represión es tan brutal que no permite ese cambio cualitativo en el proletariado nacional, lo cual trae consigo, nuevamente, merced a esto y a la inmensa maquinaria ideológica con la que cuenta el Estado, el estancamiento de esta clase y con ello su enajenación y su mediatización. Pero, el proceso histórico del movimiento obrero mexicano indica que las luchas proletarias han sufrido poco a poco cambios cuantitativos, -- que con el tiempo, serán cambios cualitativos. Como ejemplo, podemos citar al STFRM quien tiene como antecedente a Uniones, Sociedades, Mutualidades, Ligas y otras organizaciones, con principios diferentes al de un Sindicato pero, debido a la acumulación de experiencias que obtuvieron en la lucha por mejorar su situación, --

optaron por cambiar y conformar una organización sindical, que les permitiera tener la fuerza necesaria como para defender sus intereses, en primera instancia económicos, para luego dar el salto cualitativo y tomar el poder, hecho que le está determinado históricamente por el lugar que ocupa en el proceso productivo.

Siguiendo con nuestro tema de estudio y tomando en cuenta lo anteriormente escrito, encontramos al ferrocarrilero inmerso en esta crisis económica por la cual atravesaba el país y, por ello, el ferrocarrilero luchará por mejoras salariales, organizado en torno al Consejo Nacional de Defensa al Contrato de Trabajo ferrocarrilero que surgió "...de los acontecimientos que se presentaron en los primeros doce días de la firma del Convenio. Fundándose por la voluntad expresa de cinco mil obreros ferrocarrileros reunidos en el salón "Los Angeles" (44). Así lo indica la propaganda hecha expresamente para ese día y contiene lo siguiente:

"Mitin
"Contra los Reajustes
"En Defensa del Contrato
"Sábado 12 de febrero de 1955
"A las 13 hrs.
"Salón "Los Angeles"
"Calle de Lerdo No. 206
"Ferrocarrilero No Falte
"Si no luchas hoy
"Mañana estarás en la calle
"Comisión Organizadora" (45).

Lo anteriormente señalado nos indica cuándo se fundó este Consejo

jo y el por qué de la fundación de tan trascendente organización - no sólo en el movimiento ferrocarrilero, sino en el movimiento obrero nacional, precisamente porque logró aglutinar las fuerzas que estaban dispersas en torno a principios que se identificaron con la base ferrocarrilera; y por esto es que día a día contaban con más adeptos, pues sus principales demandas eran: exigir un aumento general de salarios de \$ 200.00 mensuales por trabajador; riguroso control de precios por parte del Estado y la existencia de una verdadera Convención General de Contrataciones que viniera a restablecer los derechos fundamentales de los trabajadores ferrocarrileros, que se constituirán en "...defensores de la fuente de trabajo, luchando contra derroches y despilfarros; por la apertura de nuevas fuentes de trabajo, para la fabricación y reparación de los materiales que ahora se importan; luchar por la reinstalación de los destituidos injustamente y de los jubilados por la fuerza y por la restitución del pago de la jubilación del trabajador; pugnar por la derogación de la llamada 'Ley Portes Gil' y 'el delito de disolución social' y por la democratización del Sindicato y la reducción de las cuotas sobre la base de suprimir guardias blancas, comités políticos y otros despilfarros" (46). Estos principios fueron dados a conocer por el mismo Consejo en su manifiesto titulado "365 días de heroica lucha ferrocarrilera" que va del 12 de febrero de 1955 al 12 de febrero de 1956, tiempo en el cual el Consejo se había destacado por defender los intereses de los trabajadores y, por tal motivo, por primera vez desde el "cherrazo" -

de 1948, una organización ferrocarrilera elegida por los propios obreros se vuelve la vanguardia de su movimiento y en torno a este giran los principales acontecimientos de los últimos años del Gobierno de Ruiz Cortines.

La política administrativa de Roberto Amorós hasta 1956 arroja impresionantes deficiencias, como lo denuncia el propio Consejo en su manifiesto:

" 1.- Las pérdidas de los ferrocarriles se duplicaron en relación con 1954, por bajas tarifas mineras y otras preferenciales, exceso de gastos administrativos, desenfrenados derroches del alto-mando de la empresa; aumento en el pago de los intereses por empréstitos para algunas inversiones improductivas, etc., lo cual conduce al desastre de las líneas nacionales.

" 2.- Las vías y equipos se encuentran en peores condiciones, manifestado en descarrilamientos que son imputados a los trabajadores, las constantes reducciones de la fuerza tractiva por la destrucción premeditada de locomotoras de vapor ordenada por la gerencia y la creciente acumulación de máquinas diesel descompuestas -- que deben ser reparadas en los E. U. a costo de dólares.

" 3.- En todas las dependencias se carece de materiales.

" 4.- Las condiciones de vida de los trabajadores son cada vez peores, porque los salarios son cada vez más insuficientes por la carestía de la vida, porque se ha introducido la 'productividad'...

" 5.- Crecen las ganancias de las compañías mineras y otros mono-

polios como resultado de la congelación de salarios y el diario -- crecimiento de la vida.

"Que ha provocado ... que después de un año de constantes agre-- siones, persecuciones, asesinatos, despidos, encarcelamientos de - ferrocarrileros, que la gerencia y sus agentes están descaradamen-- te al servicio de los grandes monopolios extranjeros que disfrutan de bajas tarifas ferroviarias para el transporte de sus productos, con lo que se agudiza la miseria de los trabajadores y del pueblo-- mexicano en general " (47).

Muchos de los principios de este Consejo no eran nuevos, se ---- venían manejando desde administraciones anteriores, y al encontrar un terreno fértil como lo fué el año de 1955 cobran fuerza, vol--- viéndose vanguardia del movimiento.

Durante el año de 1956, siguió en ascenso el movimiento ferroca-- rrilero a pesar de la represión de que era objeto por parte de la Empresa, aprovechando cualquier circunstancia para agredirlo, como los accidentes de ferrocarril donde culpaban al trabajador de és-- tos e incluso eran castigados con la cárcel, por ejemplo "...en -- Colima el accidente se debió a que, no obstante de que ya el peso-- de 15 carros es excesivo para los rieles de 80 libras que forman - la vía Colima-Manzanillo, se agregaron 3 más, lo cual causó la rup-- tura de las mangueras de la máquina diesel y que una parte del --- tren se precipitara al barranco..." (48). Además --menciona tam-- bién-- todos los carros iban sobre-cargados habiéndose registrado-- numerosos muertos y heridos. En Moterrey, N.L. se estuvo a punto

"...de producir el descarrilamiento del tren llamado 'Aguila Azteca', y que de todos modos produjo un descarrilamiento en un tren de carga..." (49). En Yucatán, Yuc., se descarriló un tren con -- saldo de 14 heridos (50). Lo antes señalado es sólo un ejemplo mínimo de accidentes ocurridos, en los cuales, sin tomar en cuenta -- la sobre-carga y el mal estado de los rieles, durmientes, trenes, --- etc., se culpaba siempre a los trabajadores, como lo indica el Sgretario General del STFRM Ricardo Velázquez, quien está a favor -- de la aplicación de la "Ley Portes Gil" (51) "...una reglamentación -- adecuada; por lo cual, sea cual fuere el accidente, el trabajador -- irá a la cárcel..." (52).

Por otro lado, las jubilaciones son un gran problema para la Empresa durante el transcurso del sexenio que estudiamos, pues el -- 40% de los trabajadores estaban en edad de jubilarse. Hacía algunos años, cuando el trabajador se jubilaba, recibía \$ 600.00 mensuales como máximo, aunque su sueldo fuera muy superior; por ello, -- "...preferían morir al pie de las máquinas que recibir la jubilación..." (53). Esta situación provocó que el Sindicato acordara -- "...formar un fondo de retiro para que cada trabajador jubilado se le entregaran \$ 10,000.00 independientemente de la pensión que le diera la Empresa; muchos de los trabajadores, ante esto presentaron su solicitud de jubilación. "Ahora, el fondo de retiro tiene un -- déficit que llega a los 9 millones --dice el Sindicato--, por lo -- cual se han entorpecido los trámites de jubilación..." (54). El -- manejo de las jubilaciones se prestó para infinidad de abusos en --

contra del posible jubilado, que iba desde dejar el 50% o más en los trámites hasta no recibir la jubilación, con el pretexto de haber participado en alguna actividad en contra de la Empresa o del Sindicato, o por no haber cumplido la edad de 55 años a pesar de tener más de treinta años de servicio en la Empresa, y aún jubilados se les quitaba el 50% de la pensión que percibían; dos ejemplos notables de esto: al trabajador Francisco Muriedas, por sus actividades "subversivas" le fue suspendida la pensión (55). Aún cuando la Ley Federal del Trabajo prohíbe la destitución cuando los trabajadores están pronto a jubilarse; se dieron también casos de despido con trabajadores que solicitaban su jubilación y que tenían una antigüedad de 15 a 29 años de servicio.

En diciembre de 1955 y enero de 1956 aparecen verdaderos movimientos nacionales, en los que se realizan asambleas y mítines por parte de los trabajadores ferrocarrileros; el motivo principal era no haberseles concedido el aguinaldo como a los demás trabajadores al servicio del Estado; nuevamente se produjo una fuerte represión contra los dirigentes de este movimiento con el pretexto de que agitaban al gremio ferrocarrilero. (56)

Estos son sólo algunos aspectos que vendrán a agudizar las contradicciones de clase en este período, sólo se lograron algunos triunfos aislados como en Chihuahua, Chih. . en donde se impide el traslado de 300 obreros (57) y en Saltillo, Coah. donde logran reinstalar a 33 talleristas (58). Pero se obtiene en cambio un logro im-

portante, al integrar al gremio ferrocarrilero, bajo dos prin-----
cipios básicos democratizar al STFRM y aumento salarial, lo cual -
indica un cambio cualitativo en las luchas ferrocarrileras, que se
encontraban estancadas por la represión. Esto logró despertar de -
su letargo a la tan temida insurgencia ferrocarrilera que ya em--
pezaba a inquietar al grupo "14 de Octubre", sobre todo al acercar
se las elecciones de 1957, como a continuación lo veremos.

4.3. LAS ELECCIONES Y CONVENIO DE 1957.

Conforme va en aumento la insurgencia ferrocarrilera, el grupo -
político "14 de Octubre" va perdiendo influencia en la clase traba
jadora. Ya para el año de 1955 se hace visible la debilidad del -
grupo, que ante los acontecimientos de Balderas 33 —analizados an
teriormente—, presionan a Alfredo Navarrete para que deje la Pre-
sidencia del grupo "14 de Octubre", pretendiendo con ello reivindi
carse con el gremio ferrocarrilero. También se le destituye del -
puesto de Presidente del Comité Político del PRI en el Sindicato.-
Fidel Tavares, conocido por el gremio ferrocarrilero como "agiotig
ta", será el nuevo Presidente del grupo "14 de Octubre". No obs--
tante esta depuración, seguirán las pugnas internas en el seno del
grupo, por la lucha del poder. Situación a la que no estaba ajeno
Ricardo Velázquez, quien en la reunión de finales de 1955 del Comi
té Ejecutivo Nacional del STFRM, pretende prorrogar el periodo de
su estancia al frente del Comité, lo cual no es aceptado por el --

grupo "14 de Octubre". Conforme se fué acercando el periodo de -- elecciones se fué haciendo aún más crítica la situación interna -- del grupo; un grupo mayoritario pretendía proponer como candidato a una persona que no fuera repudiada por los ferrocarrileros, con el objeto de ganarse nuevamente su confianza; el resto de los ferrocarrileros pretendía llevar a la Secretaría General del STFRM a Juan Manrique o a Fidel Tavares, propuestos por la Empresa (59). - Estos personajes resultaban detestables para los trabajadores; al primero se le depuso de su cargo de Presidente del Consejo General de Vigilancia por haberselo descubierto y comprobado malos manejos con la finanzas del Sindicato; del otro se afirma que se dedicaba a explotar a los talleristas de Nonoalco prestándoles dinero al 20% mensual de rédito, negocio que realizaba a través de segundas personas. Esta era la situación que prevalcía al aproximarse el periodo de las elecciones.

El 27 de diciembre de 1956 se reúne la Convención General Extraordinaria del grupo "14 de Octubre" para elegir a su candidato, siendo electo Samuel Ortega Hernández como "candidato" a ocupar la Secretaría General del STFRM integrando su planilla con "...Jesús -- Ibarra Navarro como Secretario de Organización y Estadística; Pedro Razo Ureña como Tesorero, por el Comité de Ajustes, Manuel -- Mixón González, de Presidente; Juan Gutiérrez Manrique, por Talleres, Francisco Usanga, por Oficinas y Porfirio García, por Vía -- (60).

Las elecciones se llevaron a cabo el día 23 y prosiguieron hasta

el 28 de enero de 1957. "Para elegir Secretario General del STFRM, los Secretarios Locales de las 38 Secciones del Sindicato y los representantes Generales de las Ramas y Especialidades de los trabajadores rieleros, se constituyeron en Asamblea General en el local del Sindicato Ferrocarrilero..."(61). Resultan electos para dirigir al STFRM por un lapso de 3 años, Samuel Ortega Hernández como Secretario General y Salvador Quezada, suplente. Como podemos observar, el grupo "14 de Octubre" nuevamente se impuso, ahora con un hombre que logró por un tiempo contener la insurgencia ferrocarrilera ya que, conociendo de las grandes inquietudes ferrocarrileras, pretendió dar algunas concesiones a los trabajadores con el objeto de volver a dominarlos. Pero tantos años de opresión, despidos, engaños, humillaciones e injusticias, habían creado en el obrero una conciencia proletaria; a ello se debe que los ferrocarrileros lograran unirse para luchar contra su enemigo de clase, en primera instancia sus líderes. Aunque la idea de democratizar al STFRM, había surgido con cierta fuerza en 1956, para 1957 había crecido tanto que junto con el aumento de salarios, la idea de democratización sindical, daban la pauta a las grandes luchas del proletariado nacional.

Estaba próxima a terminar la última "revisión" al Contrato Colectivo de Trabajo de los Ferrocarriles Nacionales de México, que se hizo el 31 de enero de 1955; tocaba ahora, nuevamente, la revisión de este Contrato. Llegado el tiempo, Ricardo Velázquez, represen-

tante del STFRM y Roberto Amorós, Gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México, firmaron el Convenio el 2 de enero de 1957, pero lo dieron a conocer hasta el 22 de enero de ese año.

Este nuevo Contrato, al igual que los anteriores, hacía a un lado los intereses obreros, por los de la Empresa, provocando con esto reacciones de rechazo por su contenido, que al igual que el Convenio del 31 de enero de 1955 no concedía el aumento salarial, en cambio otorgaba prestaciones como: destinar 30 millones de pesos para casa-habitación "...o ses \$ 300.00 anuales por trabajador" (62). Se podrán jubilar como máximo 1,200 trabajadores al año, lo que implicaría que la mayor parte del 40% de los trabajadores en edad de jubilarse murieran antes de alcanzar esta prestación a la que tenían derecho. Se obtiene también el "Pago de diez días más de vacaciones, que los trabajadores deben laborar y que le son abonados a fin de año..." (63); pero como no hay suplentes para los que salen de vacaciones, los obreros que se quedaban a trabajar, tenían que cubrirlos; por lo tanto, trabajarían doble; lo que quiere decir que los obreros se pagaban sus propias vacaciones y no la Empresa. Además, se construirán 6 nuevos hospitales en los principales centros ferroviarios, así como nuevos de socorro, concesión de una hora extra en casos especiales, etc.. "Según informaron los dirigentes ferrocarrileros, este Contrato significa un aumento anual en las erogaciones de la Empresa de 70 u 80 millones. Aunque esto sea dudoso, apenas significa el 20% de lo que por concepto de empréstitos, la Empresa dice haber conseguido

do el año pasado..." (64).

Ricardo Velázquez Vázquez, representante de los trabajadores en la firma de este Contrato declaró que: "...esta revisión contiene para los trabajadores muchos más beneficios que cualquier aumento de salarios..."

"Creemos haber obtenido una revisión que supera a las de muchos años ya que hubo entendimiento por parte de la Empresa y los trabajadores para dar solución al problema que se venía arrastrando desde hace 20 años"(65).

En cambio, la opinión de un obrero sobre los resultados del Convenio, nos muestra hasta que punto fueron afectados sus intereses. " 'Ya esto no se puede seguir aguantando. Pura palabra y nada de árboles. Lo que necesitamos es que nos aumenten el sueldo.

" 'No somos niños para que nos estén manejando. Que si les vamos a hacer su casa, que si les vamos a enseñar a curarse.

" 'Que nos paguen más y ya nosotros haremos la casa.

" 'Qué hace el Sindicato, nada...' " (66).

Esta elocuente entrevista que un reportero del periódico la Voz de México hizo a un ferrocarrilero, nos indica que la mayor parte de las promesas que se planteaban en los Convenios no se cumplían y lo que exigían era lo que no contenían los Convenios, el aumento salarial.

Después de haber observado los principales puntos del Convenio y, la actitud que han asumido ante éste Sindicato Empresa y trabajadores, y sin negar la importancia de las prestaciones logradas en-

este Convenio, al igual que el del 31 de enero de 1955, han sido -- una burla para el trabajador, porque no se han revisado verdadera-- mente los contratos desde hace 16 años. Han venido sufriendo re-- formas "...trayendo como consecuencia mutilaciones al mismo, vela-- das unas veces y descaradas otras, pero todas perjudiciales en ex-- tremo al elemento ferrocarrilero, afirmando que la demagogia y la-- traición han sido los factores rectores de estos años, pero que -- las cosas han llegado a límites intolerables, motivando que los -- trabajadores rieleros no puedan continuar por más tiempo en calidad de espectadores ante tal cúmulo de atracos a sus derechos y con-- quistas fundamentales..." (67). Esta situación se hizo intolerable y desesperada para los trabajadores ya que se sostenían casi los mismos sueldos que tenían en 1948, "...si en 1948 el promedio de salarios era de \$ 518.83 por trabajador, tomando en cuenta el -- alza del costo de la vida de 150%, ese promedio debiera ser de --- \$ 1,295.83 ; pero, si es de sólo \$ 916.00, se deduce que el reajus-- te promedio del salario real en los diez años es de \$ 379.83 " --- (68); por ello, en 1958 los ferrocarrileros exigirán un aumento en sus salarios de \$ 350.00 buscando de esta manera sólo recobrar el poder adquisitivo de su salario.

Ante esta realidad, los obreros hacían sentir un malestar que -- hacía preveer que no tardaría en aparecer la tan temida insurgen-- cia ferrocarrilera lo que provocó pavor en Empresa y Sindicato; -- por lo que se intentará apaciguar a los trabajadores con promesas, como la anulación de todas las cláusulas de exclusión a luchadores

ferroviarios, la democratización del Sindicato (69) y para ello,-- se citará a una Convención General Extraordinaria, para el mes de agosto, con el objeto de detener lo que en ese momento ya era insostenible: el avance del movimiento ferrocarrilero, que olvidándose de la represión inició en Tierra Blanca, Ver.; Tampico, Tams.; Monterrey, N.L.; Distrito Federal y otras secciones el período conocido con el nombre de Insurgencia Ferrocarrilera que a continuación estudiaremos.

NOTAS

- (1) A. G. N. U. P. Exp. 601.1/19. David Sahagún Razo, representante Local por Patieros y Comisión Pro-Nivelación de Salarios de la Sección 19 del STFRM, gira oficio a A. R. C. el 18 de abril de 1953.
- (2) Ibidem.
- (3) A. G. N. U. P. Exp. 601.1/19. Documentos que giran diferentes Secciones del STFRM y algunas organizaciones que no son ferrocarrileras a A. R. C. con fecha de abril a julio de 1953. Y Exp. 601.1/19. Leonardo de la Rosa, Presidente del Comité Electoral Ferrocarrilero de Reestructuración Sindical, de la Sección 19 del STFRM, dirige oficio a A. R. C., el 17 de octubre de 1953.
- (4) A. G. N. U. P. Exp. 601.1/19. Eugenio Pompa García y otros trabajadores de la Sección 19 del STFRM, giran oficio a A. R. C. el 24 de enero de 1954.
- (5) A. G. N. U. P. Exp. 601.1/19. Canilo Garza y demás firmantes de la Sección 19 del STFRM giran telegramas a A. R. C., del 23 de enero de 1954.
- (6) Valentín Campa Salazar, Og. cit., p. 239.
- (7) Ibidem, p. 239.
- (8) Mario Gill, los ferrocarrileros, 2a. Ed., México, Ed. Ex temporáneos, 1977 p. 157.
- (9) A. G. N. U. P. Exp. 601.1/19. Luciano Cedillo Vázquez,-

Presidente del Comité de Defensa del Interés Profesional - por la Rama de Trenes de la Sección 19 gira telegrama a -- A. R. C. el 17 de septiembre de 1954.

- (10) A. G. N. U. P. Exp. 601.1/19. Telegramas que dirigen di-
ferentes Secciones del STFRM a A. R. C. del 21 de septiem-
bre de 1954 al 21 de enero de 1955, en donde se denuncia -
las injusticias de la Empresa y se exige la reinstalación-
de los obreros —entre otros— Arturo Leal Zamora, Jesús-
Rivera González Baltazar, Muñoz Castillo, Luciano Cedillo-
Vázquez, Ignacio Villegas Miranda, Ramiro Villarreal (de -
Monterrey) y Raúl Muela, Roberto Morales, Roberto Esparza,
Regino Montoya y Enrique Ochoa (de Torreón).
- (11) El Nacional, 21 de septiembre de 1954, p. 1,6
- (12) Ibidem.
- (13) Valentín Campa Salazar, Og. cit., p. 240. Y A. G. N. U.
P. Exp. 601.1/19. El Comité Central compuesto por delega-
dos de Monterrey, Torreón, Guadalajara y la Ciudad de Méxi-
co, giran telegrama a A. R. C. el 21 de enero de 1955.
- (14) Ibidem, p. 240
- (15) La Voz de México, del 3 de diciembre de 1954, p. 4
- (16) Ibidem, 24 de diciembre de 1954, p. 1
- (17) A. G. N. U. P. Exp. 432/154. Convenio del 31 de enero -
de 1955 firmado por la Gerencia y Sindicato de los Ferroca-
rriles, p. 1
- (18) Ibidem, p. 3-4

- (19) Ibidem, p. 4
- (20) Ibidem, p. 7-8
- (21) La Voz de México, 18 de febrero de 1955, p. 3
- (22) Excelsior, 2 de febrero de 1955, p. 1
- (23) El Nacional, 3 de febrero de 1955, p. 1
- (24) Ibidem, 2 de febrero de 1955, p. 3,19
- (25) La Voz de México, día 4, p. 1,3; día 11, p. 1,4 y día 25-
p. 1,4 de marzo de 1955.
- (26) Ibidem, 25 de febrero de 1955, p. 1,4
- (27) El Nacional, 20 de febrero de 1955, p. 20
- (28) Ibidem, 17 de febrero de 1955, p. 2,18
- (29) Ibidem.
- (30) La Voz de México, 22 de abril de 1955, p. 1
- (31) Ibidem.
- (32) Ibidem, 15 de abril de 1955, p. 1
- (33) Ibidem, 13 de mayo de 1955, p. 4
- (34) Ibidem, 10. de julio de 1955, p. 1,3
- (35) Ibidem, 31 de junio de 1955, p. 4
- (36) Ibidem, 12 de agosto de 1955, p. 1,4
- (37) Ibidem, 22 de septiembre de 1955, p. 1,2
- (38) Ibidem, 20 de octubre de 1955, p. 1,2
- (39) Ibidem.
- (40) Ibidem, 10 de noviembre de 1955, p. 1,2
- (41) Ibidem.

- (42) Véase en la presente Tesis la parte correspondiente a --
"La Crisis Económica de 1954", p. 82-97.
- (43) Ibidem, 20 de diciembre de 1955, p. 1
- (44) Ibidem, 30 de enero de 1956, p. 1,2
- (45) A. G. N. U. P. Exp. 432/150. "Propaganda".
- (46) La Voz de México, 30 de enero de 1956, p. 1,2
- (47) Ibidem.
- (48) Ibidem, 15 de abril de 1955, p. 1
- (49) Ibidem, 4 de enero de 1956, p. 1,2
- (50) Ibidem, 3 de abril de 1956, p. 4
- (51) Ibidem, 23 de noviembre de 1955, p. 1,2
- (52) Ibidem.
- (53) Ibidem, 19 de junio de 1957, p. 1,4
- (54) Ibidem.
- (55) Ibidem, 11 de enero de 1956, p. 1,2; para tener mayor in-
formación sobre las jubilaciones en los ferrocarriles, véa-
se el mismo periódico los días 11 y 28 de diciembre de ---
1955; 15 de enero, 21 y 23 de marzo, 10 de mayo, 2 de ju-
lio, 18 de octubre de 1956 y de los días 5 y 8 de enero, -
18 de mayo, 6 de junio, 18 y 20 de julio de 1957.
- (56) Ibidem, 29 de diciembre de 1956, p. 1 ; y para complemen-
tar los días 9, 10, 13 y 22 de diciembre de 1956.
- (57) Ibidem, 21 de diciembre de 1956, p. 1,4
- (58) Ibidem, 20 de febrero de 1956
- (59) Ibidem, 8 de octubre de 1956, p. 1,4

- (60) Ibidem, 27 de diciembre de 1956, p. 4
- (61) Ibidem, 29 de enero de 1957, p. 1,2
- (62) Ibidem, 23 de enero de 1957, p. 1,2
- (63) Ibidem.
- (64) Ibidem.
- (65) Ibidem, lo. de enero de 1957, p. 1,4
- (66) Ibidem, 26 de enero de 1957, p. 1,2,4
- (67) Ibidem, lo. de enero de 1957, p. 1,4
- (68) A. G. N. U. P. Exp. 706.1/120. Luis Palma García Secretario Local de la Sección 13, gira un oficio socio-económico de los ferrocarriles a A. R. C. el 17 de junio de 1958.
- (69) La Voz de México, 11, 17 y 18 de febrero de 1957.

CAPITULO 5. INSURGENCIA FERROCARRILERA.

El desarrollo capitalista de nuestro país trajo consigo, entre -- otras cosas, una gran explotación de la fuerza de trabajo, pues a través de la congelación de salarios, el reajuste de personal, y el control sindical, el Estado logra en muchos de los aspectos económicos superar a los anteriores Gobiernos, logrando con ello estabilizar nuestro desarrollo "capitalista dependiente". Esto, trajo consigo que la política de conciliación de clases —que en un tiempo logró contener el avance democrático del sindicalismo— entrara en crisis y la clase proletaria manifestara una creciente in conformidad ante la explotación.

Conforme avanza este proceso, se agudizan más y más las contradicciones de clase —como antes se ha mencionado—, llegando al grado de crear dentro de este sexenio, un nuevo período en la historia mexicana conocido con el nombre de: "Insurgencia Obrera". Destacan dentro de este importante movimiento los ferrocarrileros, pues

al desempeñar un papel básico en la circulación de mercancías, los usuarios, principalmente las compañías transnacionales presionan - al Gobierno para que se les otorguen tarifas preferenciales; es decir, concesiones para transportar sus productos, muchas veces por debajo del costo mismo del flete, absorbiendo de esta manera el Estado las pérdidas que ocasionan las tarifas preferenciales, con el objeto de pretender ^{el} desarrollo de nuestra economía. El Estado trasladará este compromiso al gremio ferrocarrilero y éste cargará con esta ruinoso concesión pues al sostener las mismas tarifas de flete durante este sexenio —a pesar de la devaluación— -- sostiene también los mismos salarios a los trabajadores. Por otra parte muchas de las importantes conquistas obreras que habían sido obtenidas por los trabajadores en los Convenios fueron sistemáticamente ignoradas por la Empresa; puesto que ésta operaba con enormes pérdidas debido a la política proteccionista del Gobierno, y no podía por ello aumentar el salario de acuerdo al alza constante del costo de la vida.

Esta situación trajo consigo también, al mismo tiempo, otro gran problema para el trabajador; el sistema ferrocarrilero no se modernizó al mismo ritmo de la explotación capitalista, puesto que mientras ésta acrecentaba día a día la explotación, la industria ferrocarrilera era prácticamente la misma que operó durante el porfirismo; motivo por el cual era necesaria su "rehabilitación" para que satisficiera las necesidades de nuestro desarrollo capitalista. Es precisamente en este sexenio cuando se intensifica la llamada ----

"rehabilitación" —de la que hemos hablado anteriormente— que implicaría, además de cambiar máquinas de "vapor" por máquinas "diesel", cambio de calibre de los rieles, cambio de ancho de la vía, cambio de durmientes, nuevos talleres, implicaría también la congelación de salarios y el reajuste de personal; puesto que, la operación y sostenimiento de estas máquinas "diesel" requieren de menor personal que las antiguas de "vapor", agravándose esta situación —al repararse estas máquinas (diesel) en los E. U. y no en México, y desplazando con ello a los trabajadores de nuestro país, que —bien podrían haber reparado esas máquinas; quedan de esta manera —propensos al reajuste y a ser despedidos de su fuente de trabajo— (1).

La "rehabilitación", el congelamiento de tarifas, de salarios y con todo esto la devaluación de nuestra moneda, trajo consigo movilizaciones dentro del gremio ferrocarrilero que día a día serían —más fuertes y organizadas con el objetivo de combatir la política empresarial que perjudicaba gravemente los derechos obreros. La Empresa intentaba justificar estos atropellos con "Convenios", que daban a la Empresa la facultad legal para aplicar con todo rigor su política represiva. Ello tenía que desembocar en un gran enfrentamiento entre trabajadores y Empresa, buscando los primeros recobrar el poder adquisitivo del salario que tenían en el año de 1948; y —la segunda por sostener prácticamente los mismos salarios. Este —conflicto que va tomando proporciones cada vez más graves, se encuadrará, de acuerdo a su propio proceso, en la lucha de los trabaja-

dores por mejoras salariales, y se derivará de él, como consecuencia, la necesidad de expulsar a los líderes "charros" del STFRM que lo grarán a finales de 1958 después de una larga lucha planteada por los trabajadores en el "Plan del Sureste".

5.1. EL PLAN DEL SURESTE.

La presión de los obreros obligó al Comité Ejecutivo General del STFRM a convocar a la V Convención General Extraordinaria para agosto de 1957 en donde se tocarían puntos de enorme interés para el gremio ferrocarrilero como "...la revisión, reformas y adiciones a los estatutos; revisión de la contabilidad y confronta^{ción} de los fondos del Sindicato; programa para la construcción de las casas-habitación...reconsideración de disciplinas, cláusulas de exclusión y suspensión de derechos sindicales, y revisión y aprobación del plan de labores del Comité Ejecutivo General como programa de acción del Sindicato " (2).

El grupo "14 de Octubre" que para ese tiempo había perdido gran parte de sus simpatizantes pretendió aprovechar esta Asamblea para desconocer al Ejecutivo General del STFRM; pero, no pudo manipular a la V Convención que se llevó a cabo a mediados de agosto, quienes olvidándose de los principios que acordaron tratar, vieron la oportunidad de deshacerse del grupo "14 de Octubre", llegando al grado de acordar prohibir la entrada a sus secciones al Presidente del grupo Fidel Tavares, "... por considerar que es muy grave el delito

cometido por éste contra el Sindicato, al pretender impedir que -- la primera Asamblea después de las últimas elecciones se llevara a cabo con un mínimo de democracia en su seno " (3).

Con esta hábil maniobra el grupo de Samuel Ortega, se deshizo -- del grupo "14 de Octubre" y al mismo tiempo se hizo vocero de las demandas obreras, puesto que el grupo "14 de Octubre", que hasta -- ese momento había logrado aglutinar al gremio ferrocarrilero, no pu do ya sostenerse por la gran corrupción existente en su seno, moti vo por el cual eran fuertemente repudiados por los ferrocarrileros, se hacía necesario entonces el surgimiento de otro nuevo que per mitiera de nueva cuenta el control de los ferrocarrileros y de esa manera empieza a aparecer una nueva organización pro-empresarial, - conocida con el nombre de "Movimiento Reformador Sindical" .

Esta fué la puntilla que terminó con el grupo "14 de Octubre" -- que sostenía al STFM, quien sin tener ya el control de los obre-- ros se vió envuelto en graves problemas para dominar la insurgen-- cia ferrocarrilera y, "...fué la Sección 15 del D. F. la que le pu so el cascabel al gato. En la sesión del 28 de agosto de 1957 --- J. Guadalupe López acusó a los dirigentes de la Sección de malver- sación de fondos y exigió que se hiciera una auditoria ...".(4). - Dicha Asamblea acordó revisar los libros de contabilidad de la Sec- ción, y en efecto, a pesar los libros fueron arreglados para que - no se descubriera el desfalco, aparecieron de todas maneras graves deficiencias como la entrega de "...\$ 29,000.00 por parte del Eje- cutivo General al Local Guadalupe Tavares Palos, para que pasara -

unas vacaciones en Acapulco " (5). Aunque se pudo comprobar la malversación de fondos, los trabajadores de la Sección 15 del D. F. no se atrevieron a desconocer a sus dirigentes. Sólo se propuso y acordó una reducción de sueldos para los miembros de la directiva, pensando que estos renunciarían, pero no ocurrió así. Los "charrros" locales habían perdido todo prestigio y autoridad, los asuntos que llevaban a consideración de la Asamblea eran siempre derrotados en las votaciones. Esta situación era casi la misma en todo el sistema ferrocarrilero, lo que presagiaba las grandes luchas que estaban próximas a afrontar los ferrocarrileros.

En noviembre de 1957 un grupo de descontentos dirigidos por el mismo Guadalupe López de la Sección 15 presentaron en una Asamblea Local la proposición de luchar por aumento de salarios; partiendo del principio que desde hacía 10 años prácticamente no habían recibido aumento alguno en los salarios, mientras que el costo de la vida había aumentado enormemente. Es por ello que acuerdan nombrar una Comisión Económica para que presentara un estudio que justificara la solicitud de aumentos de salarios (6).

Una vez entregado este informe, la Asamblea presiona a su representante Guadalupe Tavares Palos para que dirija la petición al Ejecutivo General, pero el líder no lo lleva a efecto, sólo analiza el problema. Mientras tanto, la Comisión Económica de la Sección 15 invitó a todas las Secciones del STFRM a luchar por el aumento de salarios, propuesta que poco a poco fue ganando adeptos y es la Sección 27 de Torreón, Coah., la que propone a su vez la

formación de una Gran Comisión Pro-Aumento de Salarios integrada - por un delegado de cada una de las Secciones que componen al sistema.

Destacan en la organización de estas Comisiones el POCM y el PCM- que "...impulsaron la integración de Comisiones Pro-Aumento de Salarios en los centros de trabajo y en todas las asambleas sindicales..." (7). Esta gran actividad llevada a cabo por estos grupos-progresistas, unida al descontento de los trabajadores por la congelación de sus salarios, permitió que en poco tiempo se organizaran las Secciones y mandaran a sus Delegados el día 2 de mayo de 1958 a la Ciudad de México, donde se verificaría la Sexta Gran Convención Ferrocarrilera con delegados de la Gran Comisión Pro-Aumento de Salarios.

Samuel Ortega Hernández, previendo que pronto sería desbordado -- por el ímpetu democrático de la base ferrocarrilera, autoriza y -- con ello legaliza la Constitución de la Gran Comisión Pro-Aumento de Salarios, quienes después de 7 días de deliberar dan a conocer un acuerdo sobre el aumento salarial que exige el ferrocarrilero, -- como lo hace saber Agapito Alonso, Presidente de la Asamblea quien "...informó que se acordó pedir un aumento en los salarios de ---- \$ 350,00 mensuales para todos los rieleros por igual sin tener en cuenta categorías"(8).

Samuel Ortega Hernández, tratando de desconocer dichos acuerdos -- y queriendo recobrar su prestigio y respeto, citó a los Secreta--- rios Locales de las 2ª Secciones de los ferrocarriles Nacionales -

a una Convención Extraordinaria para el día 12 de mayo en donde se avocarían a deliberar sobre las proposiciones que la Gran Comisión le había entregado, consistente en: el aumento de \$ 350.00 por --- trabajador. Proposición que abordan el 19. de mayo y concluyen -- por mayoría de votos que el aumento fuese de \$ 200.00 para el personal en servicio y jubilado con retroactividad al 1o. de enero, - lo que "...equivale a un 30.6%, lo que representa para la Empresa un desembolso anual de \$ 761,000,000.00..." (9).

La actitud de los trabajadores ante esta nueva burla de sus derechos no se hizo esperar y en la misma Asamblea en donde se les informó que habían acordado luchar por \$ 200.00 de aumento en lugar de \$ 350.00 propuestos por la Gran Comisión, Demetrio Vallejo, delegado de la Gran Comisión por la Sección 13 de Matías Romero, --- Oax., exigió que se respetara la voluntad de la mayoría, y no las de unos cuantos; proponiendo que para llegar a una conclusión sería necesario una junta previa entre el Sindicato y la Gran Comisión cosa que de ninguna manera aceptaron (10).

Samuel Ortega Hernández comunicó estos acuerdos al Gerente de -- los Ferrocarriles Nacionales, Roberto Amorós quien enterado de este conflicto accedió a asistir al Sindicato para tratar el asunto y en una Asamblea conjunta verificada el 21 de mayo, el Gerente Roberto Amorós propuso al Sindicato ferrocarrilero que le concedieran 60 días para resolver las peticiones del propio Sindicato ar-- guyendo que era necesario ese tiempo para realizar un estudio técnico-económico que le permitiera solucionar acertadamente los pro-

blemas planteados sin lesionar los intereses de los trabajadores - ni de la Empresa que él representaba; porque si hasta ahora —dice Amorós— no se ha concedido aumento salarial ni otras prestaciones de carácter social, ha sido por la rígida aplicación presupuestal - destinada básicamente a la "rehabilitación" del sistema (11).

Esta proposición del Gerente Amorós fué aceptada por el Sindicato y con ello pretendían dar por terminadas las funciones de la -- Gran Comisión. Con ello el Sindicato había vuelto a obtener el poder de negociación con la Empresa, que había perdido momentáneamente al consentir los trabajos de la Gran Comisión.

Los delegados sindicales acordaron rechazar los acuerdos del Sindicato y de la Empresa y al regresar a su lugar de origen hicieron del conocimiento de los trabajadores ferrocarrileros las actividades realizadas y los acuerdos a que se había llegado, lo que provocó un gran descontento en el gremio.

La primera manifestación de rechazo a este acuerdo existió en el seno de la Gran Comisión, quienes previendo este desenlace y a pesar del corto tiempo que estuvieron trabajando, llegaron a concretar un plan que les permitiera luchar por sus demandas laborales, - teniendo como primer paso informar y al mismo tiempo organizarlos - de acuerdo al plan boquejado por ellos y que posteriormente será conocido con el nombre de "Plan del Sureste".

Fueron las Secciones del Sureste las que tuvieron una gran actividad política dentro de este movimiento. El llamado "Plan del Sureste" tuvo su origen en el seno de la Gran Comisión y fué también

en donde se le "...dió forma a un programa de lucha, su actor fué Federico Villalobos delegado de Tonalá, Chis.. El proyecto fué -- titulado 'Plan del Sureste' porque tuvo desde luego la aceptación y patrocinio de las Secciones del Sureste, en ler. término la Sección 13 de Matías Romero, Oax. dirigida por Demetrio Vallejo..." - (12).

Los puntos principales del llamado "Plan del Sureste" son los siguientes:

"Rechazar los \$ 200.00 propuestos por los Secretarios Locales y el plazo de 60 días concedidos a la Empresa.

"Aprobar el aumento de \$ 350.00 acordado por la Gran Comisión -- Pro-Aumento General de Salarios.

"Deponer en cada Sección al Comité Ejecutivo Local y al Comité Local de Vigilancia y Fiscalización, por haber pactado a espaldas de los trabajadores.

"Emplazar al Comité Ejecutivo General del Sindicato para el reconocimiento de los nuevos dirigentes y exigir el aumento de \$350.00 a la Empresa.

"De no responder al emplazamiento se iniciarán paros de 2 horas el primer día, aumentándose 2 más el segundo, 2 más el tercero, -- hasta convertirse en paro total de actividades de no llegar a un acuerdo previo " (13).

El "Plan del Sureste" es el producto de graves y complejos problemas por los cuales atraviesa el sistema ferrocarrilero, como nos lo hace saber Luis Palma García, Secretario Local por la Sec--

ción 13 de Matías Romero, Oax., quien da a conocer al Presidente de la República un estudio socioeconómico de la realidad del sistema-ferrocarrilero pretendiendo con ello justificar la demanda de ---- \$ 350.00 de aumento salarial.

Este importante trabajo nos indica que el aumento que piden los ferrocarrileros de \$ 350.00 es aún muy poco puesto que: "...si en 1948 el promedio de salarios era de \$ 518.83 por trabajador tomando en cuenta el alza del costo de la vida de 150%, ese promedio debería ser de \$,1, 295;83, pero si es de sólo \$ 916.00, se deduce - que el reajuste promedio del salario real en los 10 años'es de --- \$ 379.83 ..." (14).

Con lo anterior se pretende demostrar que el aumento salarial de \$ 350.00 mensuales para cada trabajador pretende tan sólo recuperar los salarios y sueldos reales que tenía este mismo obrero en - el año de 1948, y muy bien la Empresa podría acceder a esta petición, puesto que ha aumentado la productividad, pues "...el promedio por trabajador en 1948 fué de 121,741 toneladas-kilómetro y en 1957 fué de 220,000 toneladas-kilómetro..." (15), es decir, la productividad por trabajador aumentó en un 80.7%, que le queda íntegro a favor de la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México, sin mejoras salariales para los obreros.

También —nos dice Luis Palma— que los subsidios tarifarios a - las Empresas usuarias han provocado que estas, principalmente compañías transnacionales, aumenten sus fabulosas ganancias en detrimento de la misma Empresa y de los mismos ferrocarrileros ya que -

estas transnacionales en muchos de los casos no pagan ni siquiera el costo de las maniobras de sus mercancías, lo cual provoca que la Empresa Ferrocarrilera opere con pérdidas y consiguientemente congelará el salario de los trabajadores para no hacer más crítica su situación.

Este importante documento muestra con gran claridad, que son justas las demandas de aumento salarial; sin embargo la Empresa y Sindicato acuerdan otorgar sólo \$ 200.00 para negociar, lo que implicaría recibir en realidad mucho menos de los \$ 200.00 iniciales. Previendo esta situación, los trabajadores iniciaran su gran lucha según lo planeado.

La Sección 13 fué la primera que llevó a cabo el "Plan del Sureste" al desconocer a su representante sindical J. Guadalupe Hernández Castellanos por oponerse al plan. De inmediato, haciendo uso de los derechos que le confiere el estatuto ferrocarrilero, eligen por aplastante mayoría a su nuevo Secretario Local Luis Palma García quien junto con Demetrio Vallejo llevan a cabo una Asamblea el 12 de junio de 1957, en la cual llegaron al acuerdo de aplicar el "Plan del Sureste", dándole a la Empresa un plazo de 10 días para que aceptaran su demandas; el plazo empezaría a partir del día 16 de junio y terminaría el 25, y si la respuesta fuera negativa el día 26 se iniciarían los paros escalonados en forma progresiva, -- siendo el día 26 un paro de 2 horas; el 27, de 4 horas; el 28, de 6 horas; y así hasta consumar el paro total que se suspendería en el momento mismo que la Empresa y Sindicato aceptaran sus demandas.

Este acuerdo de inmediato fué dado a conocer por medio de circulares o de comisiones a las 38 Secciones del STFRM, quienes fueron apoyando y llevando a la práctica con gran rapidez el "Plan -- del Sureste", como es el caso de las Secciones 1, 2, 9, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 25, 27, 28 y 13 (16).

Esta unidad de acción, llevada a cabo por las Secciones antes mencionadas, es el producto del desarrollo histórico de la lucha sindical que afrontaron los grupos progresistas del gremio ferrocarrilero —desde hacía muchos años— contra la Empresa y el mismo Sindicato, quienes habían logrado someterlos principalmente porque estaban divididos y no presentaban un frente común. La debilidad del gremio ocasionada por la pugnas internas de los grupos progresistas y por la brutal represión que les aplicaron Empresa y Estado, ocasionaron que durante un buen tiempo fueran aplastados. Pero para 1958 las dolorosas experiencias vividas por los ferrocarrileros —obligaron tanto a grupos como a partidos a unirse en un frente común que les daría la suficiente fuerza como para emprender con --- grandes posibilidades de triunfo la lucha por la independencia y la democracia sindical que tanto anhelaban. Así lo habían comprendido el POCM y el PCM, quienes tuvieron destacada actuación en la creación de la Gran Comisión Pro-Aumento de Salarios y en la lucha que emprendió este organismo como vanguardia del movimiento ferrocarrilero.

No esperaba la Gerencia ni el Sindicato que este movimiento tuviera la trascendencia que tuvo, pues ya antes habían podido con--

trolar con infinidad de artimañas las reacciones de protesta de los ferrocarrileros, llegando inclusive, a utilizar al ejército para - detenerlos, como en la farsa electoral de principios de 1954 —que- mencionamos en páginas anteriores—; pero nunca tuvieron la visión política de preveer que las constantes luchas que los ferrocarrile- ros emprendieron a todo lo largo del sexenio de Ruiz Cortines por- conquistar mejores condiciones laborales, iba a provocar un cambio cualitativo como resultado de un largo proceso histórico de las lu- chas ferrocarrileras, como se manifestó en el "Plan del Sureste" - en donde aparte de exigir el aumento salarial planteaban ya la de- mocracia sindical y con ello su emancipación e independencia con - respecto del control estatal de que eran objeto.

El 22 de julio se cumplía el plazo que pidió el Gerente de los - Ferrocarriles Nacionales para estudiar el aumento de \$ 200.00 que - solicitó el STFRM, haciendo a un lado las exigencias de los ferro- carrileros que exigían un aumento de \$ 350.00; pero el avance de - las luchas ferrocarrileras obligó al Gerente a anunciar —antes de - plazo— que se habían concluido los estudios económicos que deter- minaban el monto del aumento salarial para los trabajadores de los ferrocarriles Nacionales y que era posible que se autorizaran los - aumentos antes del 22 de julio (17). Para ello el Comité Ejecuti- vo del STFRM cita para el 11 de julio a los Secretaríes Locales de las 29 Secciones interesadas en el problema; y al mismo tiempo con- vocará a lo que llamaron una Convención General de Contratos para- que las Asambleas unidas discutan junto con el Gerente el estudio-

técnico-económico y se pueda de esta manera dar una solución al -- conflicto planteado.

Los trabajadores ferrocarrileros lejos de creer en las promesas que tantas veces escucharon, redoblan sus esfuerzos por organizar los paros escalonados que tenían proyectado para el 26 de julio.

Ante esta decisión de los ferrocarrileros, Empresa y Sindicato -- se verán obligados a negociar con la Gran Comisión, con el objeto de detener esta insurgencia que era ya inminente, y lo primero que harán será conceder un aumento salarial de \$ 150.00 mensuales a cada trabajador o sea un aumento del 18% además de otras prestaciones para los trabajadores de la Compañía Pullman, Ferrocarriles -- del Pacífico y Ferrocarril Mexicano (18), quienes también habían -- emplazado a huelga para el 10. de julio sino les daban un aumento salarial.

Ante esta actitud de la Empresa, los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales no se dejaron engañar, puesto que entendían que si esperaban la fecha señalada por Amórs para negociar el aumento salarial, alcanzarían como máximo \$ 150.00 por trabajador, que no es ni el 50% de las demandas de la Gran Comisión (19).

La Gran Comisión se reúne de nueva cuenta en la capital de la República con el objetivo de buscar una solución a su conflicto y de esta manera no llegar a los paros escalonados. Aunque no lograron reunir a todos los delegados, por las facultades conferidas -- por los trabajadores de las Secciones del Sindicato acordaron, en una junta que se realizó el día 24 de junio, enviar a la Gerencia-

el emplazamiento a huelga y entrevistar al Secretario General del STFRM, Samuel Ortega Hernández, con el objeto de que éste interviniera y exigiera al Gerente Roberto Amorós el aumento de salarios de \$ 350.00, en unión de los delegados seccionales que conforman la Gran Comisión. Al día siguiente se le planteó este acuerdo a Samuel Ortega, quien de inmediato se opuso a este planteamiento -- aduciendo que él respetaba las decisiones de los Secretarios Locales; ante esta negativa se nombró una Comisión Ejecutiva compuesta por Demetrio Vallejo, Jesús Velázquez, Francisco Sánchez, Jorge Myrillo, Juan Antonio Mesa, Agustín Hinojosa y Servando Haez (20) para que juntos buscaran alguna solución al conflicto; pero Amorós se negó a discutir pretextando que era el Secretario General del STFRM, Samuel Ortega Hernández, el indicado para tratar el asunto y no la Gran Comisión.

Ante tales actitudes, la Gran Comisión se verá obligada a cumplir con el "Plan del Sureste", oponiéndose de esta forma al "charrismo" sindical, que hubiera tenido todavía la oportunidad de reivindicarse con el gremio ferrocarrilero si se hubiera puesto al frente de las demandas de la Gran Comisión. Sin embargo, el "charrismo" desconoce la gran fuerza que tenía en ese momento el "Plan del Sureste", y por lo tanto sigue con su política de sometimiento a la Empresa, provocando con ello --sin darse cuenta-- el principio de su caída y con ello el inicio de la Independencia y la Democracia Sindical.

El día 26 de junio sin tomar en cuenta al STFRM y a pesar de que

el servicio telegráfico fué cortado por Roberto Amorós desde antes de las 10 a.m. para que no pudieran comunicarse las Secciones del interior con las de la Capital, la Gran Comisión logró paralizar - los Ferrocarriles Nacionales de México durante 2 horas, de las 10- a.m. a las 12 horas y con ello se inició el primero de una serie - de paros progresivos que incluyó oficinas, talleres y trenes en ca- mino.

El Gerente Roberto Amorós, al tener conocimiento de que el paro- habia sido un éxito se vió obligado a admitir ante el STFRM que el paro habia abarcado gran parte del sistema (21), y que por ser una justa aspiración de los trabajadores ferrocarrileros el luchar por un mejor nivel de vida "...esté dispuesto (dice Amorós) a conci- liar y a dar solución a los problemas que afectan a los ferrocarril- leros..." (22). Pero el STFRM busca de inmediato restar importan- cia al movimiento y al mismo tiempo tratar de desprestigiarlo an- te la opinión pública, para con ello buscar la justificación de - una posible represión; así entendemos las declaraciones de Guiller- mo Velazco, Presidente del Consejo General de Vigilancia y Fiscaliz- zación del STFRM, quien expresaba que elementos llamados de "iz--- quierda" y otros "...que ni plaza tienen en los F.N. de M. como Va- lentin Campa Salazar, Juan Colín y Francisco Gómez son los culpa- bles del paro, pues se han dedicado a agitar al gremio ferrocarril- lero con el objeto de atacar al STFRM " (23).

A pesar de las declaraciones del Gerente Amorós, la situación de los trabajadores no se modificó en lo absoluto. Es por ello que -

la Gran Comisión acuerda designar un nuevo Comité Ejecutivo que -- quedará integrado con Demetrio Vallejo como Presidente, Roberto Gómez Godines como Secretario General y Juan Antonio Mesa Antunes como Secretario de Correspondencia (24), quienes dirigirán la Gran Comisión Pro-Aumento de Salarios, designada con el objeto de darle a este cuerpo la legalidad requerida para la organización y el sostenimiento del paro, de acuerdo a lo establecido en el "Plan del Sureste". Hasta este momento, habían puesto en práctica el plan 26 de las 29 Secciones que componían a los Ferrocarriles Nacionales y en 10 Secciones los trabajadores habían desconocido a los Directivos Locales por oponerse al "Plan del Sureste".

En este momento la lucha obrera no era estrictamente económica, el conflicto estaba superando esta etapa que, pese a la represión llevaban a cabo la depuración sindical y, con ello, conquistaban poco a poco su independencia y lograban la democracia sindical. Aunque todavía no planteaban deponer al Ejecutivo General, ya existía en este momento la coyuntura que permitiría a los ferrocarrileros derrocar a su líder sindical, puesto que las demandas obreras que habían surgido de la base, fueron las mismas que la Gran Comisión exigía a la Empresa. Con ello, los trabajadores se iban integrando día a día a este movimiento, y por ende, reconocían a la Gran Comisión como la verdadera representante de sus intereses, con lo que los líderes "charros" del Sindicato estaban siendo desplazados como representantes de la base ferrocarrilera.

Al tener conocimiento la Gran Comisión de que la mayoría de las-

Secciones había apoyado el paro de 2 horas propuesto por ellos se convirtió prácticamente en el verdadero representante de los ferrocarrileros, desplazando con ello las funciones del Sindicato, quienes habían perdido representatividad por su apego incondicional a los intereses de la Empresa, precipitando con ello su inminente caída.

El día 27 de junio —según lo acordado— el paro fué de 4 horas, de las 10 a las 14 horas, paralizando las actividades en todo el sistema de los Ferrocarriles Nacionales (25). Algunas especialidades, como los oficinistas del edificio de la calle de Balderas y de Bolívar y de 5 de mayo del D. F., que no habían secundado el paro del día 26 se unen a éste dándole mayor fortaleza al gran movimiento que estaba ya en marcha.

Ante esta muestra de combatividad de los ferrocarrileros, el Gerente Roberto Amorós se ve obligado a entablar pláticas conciliatorias para resolver este grave conflicto con la Gran Comisión, presidida —según acuerdo mayoritario— por Demetrio Vallejo. A estas pláticas acuden dos miembros del Comité Ejecutivo General del STFRM Samuel Ortega Hernández y Guillermo Velazco, según lo habían acordado la Empresa y la Gran Comisión; pero su papel en estas pláticas, como las que se realizarían subsiguientemente, no será el rector de los intereses de los trabajadores sino de simples observadores (26) en tan trascendente conflicto, quedando demostrado con ello la gran fuerza que tenía en ese momento la Gran Comisión.

En estas pláticas el Lic. Roberto Amorós ofreció a la Gran Comi-

sión un aumento salarial que fluctuaría entre un 12 y un 15% y --- para los jubilados ofreció \$ 800.00 de una sola vez (27); preten-- diendo también que con los logros obtenidos por los trabajadores en estas pláticas, se diera por terminada la revisión del Contrato Colectivo que se verificaría el mes de septiembre siguiente. Ante esta actitud empresarial, la Gran Comisión acuerda en Asamblea, no aceptar el ofrecimiento de Roberto Amorós y seguir sosteniendo sus demandas anteriormente planteadas, así como realizar para el día - 28 una manifestación con apoyo a sus demandas. Se informa también que se han destituido y nombrado 9 dirigentes de algunas Secciones Locales del STFRM por oponerse a los acuerdos de la Gran Comisión. Por otra parte, las Comisiones del Sindicato Mexicano de Electri-- cistas, del Movimiento Revolucionario del Magisterio y de las Sec-- ciones 24 y 35 del Sindicato de Trabajadores Petroleros de la Repú-- blica Mexicana, ofrecen dar su apoyo solidario a los trabajadores ferrocarrileros (28). Así es como el ejemplo ferrocarrilero cun-- día en otros grupos democráticos de trabajadores y se aprestaban a solidarizarse con el gremio ferrocarrilero haciendo con ello un -- gran bloque proletario en contra del control estatal.

El paro del día 28 dura seis horas --de las 10 a las 16 horas-- y como apoyo a este paro realizan una gran manifestación que parte - del Jardín de San Fernando hasta la Plaza de la Constitución. Es-- ta importante manifestación cuenta con el gran apoyo de contingentes del Sindicato Mexicano de Electricistas, la Sección 34 y 35 -- del Sindicato Petrolero y del Movimiento Revolucionario Magiste---

rial entre otros importantes gremios sindicales que se solidari--
zan con los trabajadores ferrocarrileros. El hecho de que esta ma--
nifestación concluyera en la Plaza de la Constitución perseguía co--
mo objetivo entrevistarse con el Presidente de la República pa--
ra que interviniera en la solución de sus demandas. No obstante --
que no son recibidos por el Presidente, los trabajadores ferroca--
rrileros lograron demostrar a la Empresa y Sindicato su gran fuer--
za y además informaron a la opinión pública el objetivo que los --
llevo a realizar los paros dentro del sistema ferrocarrilero. A --
pesar de lo anteriormente expuesto, la prensa minimiza este importan--
te acontecimiento y sólo comenta las participaciones de algunos --
oradores que hicieron uso de la palabra en la Plaza de la Constitu--
ción en apoyo de las demandas ferrocarrileras, destacando la acti--
tud oportunista de adhesiones a este movimiento del Partido de ---
Acción Nacional y de algunos comunistas.

Los paros llevados a cabo por los ferrocarriles Nacionales de Mé--
xico pronto fueron secundados por los trabajadores del Ferrocarril
Mexicano y por la terminal de Veracruz, que planteaban las mismas--
demandas que sus compañeros de los nacionales, haciendo de esta ma--
nera a un lado el Contrato Colectivo de Trabajo que habían firmado
sus líderes pro-patronales días antes con la Empresa. Ante esta --
situación el Gerente Amorós ordena la suspensión de pagos a estos--
trabajadores, argumentando que en estas Empresas no hay problema --
legal ni económico, ya que acaban de firmar un Contrato Colectivo--
con vigencia de dos años.

Ni la represión policial ni mucho menos la suspensión de pagos de salarios, pudieron detener este movimiento que para el día 28 - había logrado paralizar las actividades del sistema ferrocarrilero por espacio de 12 horas; lo que implicaba un gran congestión en las vías férreas con el consiguiente perjuicio a los usuarios, principalmente los grandes industriales. Estos, representados por las Cámaras de Comercio y de Industria exigían la pronta solución al conflicto puesto que dañaba —según ellos— enormemente al desarrollo del país (29). Se calcula que las pérdidas del sistema ferrocarrilero en estos 3 días ascendía a los 3 millones de pesos.

Tratando de conciliar intereses y pretendiendo evitar una brutal represión, la Gran Comisión acordó rebajar sus demandas de aumento salarial de \$ 350.00 a \$ 250.00 con retroactividad al 1o. de enero. Amorós acepta esta nueva proposición pero a condición de que en el próximo Contrato Colectivo de Trabajo no existan demandas de aumento salarial lo cual naturalmente fué rechazado por los trabajadores y no tuvieron otro remedio que seguir con los paros hasta lograr sus justas demandas.

El día 29 se lleva a cabo el 4o. paro, ahora con una duración de ocho horas, —de las 10 a las 18 horas—, lo cual obliga a Roberto Amorós a ceder aún más, ofreciendo entonces \$ 200.00 mensuales por trabajador de talleres; \$ 180.00 para empleados de oficinas, --- \$ 160.00 para trabajadores de vía; así como la prestación de --- \$ 1,000.00 por una sola vez para los jubilados. Ofertas que fue--

ron rechazadas por la Gran Comisión.

El lunes 30 de junio el paro duró 10 horas, empezando a las 10 - y terminando a las 20 horas y, fué apoyado por una gran manifiesta- ción compuesta por más de 15 mil ferrocarrileros que, al igual que la anterior partiría del Jardín de San Fernando y concluiría en el Zócalo, donde se efectuaría un mítin con el objeto de demandar ante el Presidente de la República una justa solución a su conflic- to. Aunque los balcones de Palacio permanecieron cerrados durante el mítin, Adolfo Ruiz Cortines accede a entrevistarse posterior - mente con la Gran Comisión; se lleva a cabo la entrevista, a la -- cual asiste el Gerente Amorós; y al término de esta el Presidente de la República exige el cese de los paros ferrocarrileros, mien- tras estudia la solución al conflicto, motivo por el cual la --- Gran Comisión accede a detener los paros progresivos en espera de la respuesta del Presidente en un lapso no mayor de 72 horas.

La suspensión de la huelga sin haber logrado la solución a sus - demandas, podría pensarse que era un signo de debilidad por parte de los trabajadores; pero tuvieron que ceder porque de no haberlo hecho se preveía tal vez una represión sin precedente que abarca- ría prácticamente a toda la República, ya que no estaban tratando con el líder del Sindicato ni con el Gerente, sino directamente -- con el propio Presidente de la República. Tomaron en cuenta, ade- más, que las próximas elecciones presidenciales se llevarían a ca- bo el 6 de julio, y para ello era necesario conservar a toda costa un clima favorable para la celebración de dichas elecciones. Así,

no era posible sostener por más tiempo el conflicto ferrocarrilero, puesto que al quedar paralizado el principal medio de transporte de nuestro país, ocasionaría un verdadero caos en toda la República; - lo que obligaría al Estado a reprimir o a conciliar para detener - este importante movimiento antes de las elecciones presidenciales; - por lo cual la Gran Comisión no quiso exponer al gremio ferrocarrilero a esta posible represión.

Sólo la gran combatividad demostrada por los ferrocarrileros y la solidaridad que encontraron en otras importantes organizaciones como el Sindicato Mexicano de Electricistas, el Sindicato Petrolero - (Sección 24 y 35), la Alianza de Tranviarios, el Movimiento Revolucionario Magisterial, el Partido Obrero Campesino Mexicano y Partido Comunista Mexicano lograron que esta aparente derrota se convirtiera dos días después en un verdadero triunfo no sólo de los ferrocarrileros sino de la clase proletaria.

En efecto, el 10. de julio por conducto del Gerente Amorós, la -- Gran Comisión fué llamada para conocer el fallo que había dictaminado el Presidente de la República, con el cual se ponía término al - conflicto (30). Quedaba establecido un aumento de \$ 215.00 mensuales, sin comprometer la revisión de su contrato que se llevaría a - cabo en enero de 1959, siendo beneficiados con este acuerdo 58,570- trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México y se les entregaran \$ 100.00 mensuales a 8,647 trabajadores jubilados, aumentos que se llevarían a cabo sobre el tabulador vigente a partir del 10. de julio de 1958, lo que implicaba para la Empresa una progaa-

ción de \$ 213.223,755.00 (31). Además, el Presidente de la República dió instrucciones a Amorós para que también los trabajadores del Ferrocarril Mexicano, Ferrocarril del Pacifico, la Terminal de Veracruz y la Compañía Pullman —que se sumaron a este movimiento— recibieran igualmente los aumentos concedidos a los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México (32).

Todo ello significaba obtener un término medio entre la cantidad de \$ 250.00 que exigían los trabajadores y los \$ 180.00 que ofrecía la Empresa; es decir, \$ 215.00 mensuales a cada trabajador, lo grado todo esto sin la intervención del STFRM y siendo posible por la libre unidad de acción de los ferrocarrileros progresistas que, cansados de tanta injusticia y opresión lograron después de un largo proceso obtener éste importante triunfo. Se abría entonces el camino para desconocer a los dirigentes del STFRM, puesto que --- habían sido desplazados irremediamente por los dirigentes de la Gran Comisión, quienes actuaban de acuerdo a los intereses no de una clase elitista sino de la clase mayoritaria, la proletaria, a la cual pertenecían; así lo comprendió la base ferrocarrilera y -- por ello le brindó todo el apoyo a la Gran Comisión, desconociendo de hecho a los líderes "charros" del STFRM .

Esa misma noche en la que se solucionó el conflicto se suspendieron los paros y de inmediato Demetrio Vallejo informó "... en una espontánea y grandiosa concentración de ferrocarrileros en la explanada de la estación Buenavista, sobre la forma como había quedado solucionado el conflicto y el monto del aumento " (33).

Con la suspensión de los paros progresivos y escalonados propuestos en el "Plan del Sureste" aparentemente se daba por terminado el conflicto ferrocarrilero, en tanto que los trabajadores habían logrado obtener importante conquista salarial y el Gobierno por su parte había logrado llevar a cabo las elecciones presidenciales del 6 de julio de 1958 dentro de un clima propicio para ello, cuestión que tanto le importaba preservar para conservar con ello la estabilidad política del país. La realidad sin embargo mostraba algo diferente puesto que el proceso histórico por el cual estaba pasando el gremio ferrocarrilero indicaba que éste no podía detenerse en una simple conquista salarial, sino que tendría que rebasarse ésta etapa de la lucha ferrocarrilera, que concluiría irremediablemente con la conquista de la independencia y democracia sindical. Así, el "Plan del Sureste" surge como una consecuencia del proceso histórico de las luchas ferrocarrileras, ya que, de éste se desprenden dos puntos básicos que reafirman lo anterior: el aumento salarial y la depuración sindical, demandas que no aparecieron espontáneamente en el año de 1958, sino que fueron consecuencia, entre otros aspectos, de la congelación de salarios que padecía el trabajador ferrocarrilero desde hacía más de 10 años, mientras que el costo de la vida iba cada día en aumento. Todo ello provocaba una disminución del valor real del salario con respecto del que tenían en el año de 1948 en un 150%, lo cual provocaba un gran malestar en el gremio ferrocarrilero, que lo obligaban a luchar por un aumento salarial; pero como el princii-

pal opositor a ésta demanda era la propia dirección del STFRM, tuvo entonces la necesidad de crear una gran organización que emanada de la base trabajadora le permitiera luchar contra el control sindical estatal y conseguir al mismo tiempo el aumento salarial.-

Así pues la Gran Comisión Pro-Aumento Salarial es la organización emanada de la base trabajadora que mediante el "Plan del Sureste" logró conquistar este importante aumento salarial y sobre todo inicia la depuración sindical, al deponer a 22 Secretarios Locales -- que se opusieron a seguir dicho plan (34); pero, desgraciadamente al dar por concluido el Presidente de la República el conflicto ferrocarrilero no dio tiempo a la Gran Comisión de exigir el reconocimiento legal de los nuevos Secretario Locales, que habían surgido como resultado de la gran lucha ferrocarrilera y, por lo tanto, la segunda parte del "Plan del Sureste" tendría que llevarse a --- efecto posteriormente; inaugurando con ello una nueva etapa en el movimiento ferrocarrilero que culminaría con la conquista de la independencia y la democracia sindical.

5.1.1. RENUNCIA DE SAMUEL ORTEGA HERNANDEZ A LA SECRETARIA GENERAL DEL STFRM Y TRIUNFO DE DEMETRIO VALLEJO.

El hecho de que la Gran Comisión Pro-Aumento de Salarios lograra aglutinar en torno al "Plan del Sureste" a la mayoría de los trabajadores del gremio ferrocarrilero le dio tal fuerza de negociación que le permitió desplazar de sus funciones a los dirigentes -

del STFRM, llegando al grado de que el propio Presidente Adolfo -- Ruiz Cortines, obligado por las circunstancias, reconociera de "facto" a la Gran Comisión, como los verdaderos representantes de los trabajadores y no a los líderes "charros" del STFRM, es por ello - que estos últimos iniciarán una gran campaña con el objeto de obtener de nueva cuenta el control de la base trabajadora, que ya no podrán lograr, debido al grado de organización que habían alcanzado para estas fechas los trabajadores ferrocarrileros.

Aunque en un principio la Gran Comisión sólo planteaba desconocer a los Secretarios Locales que se opusieron al "Plan del Sureste", la lucha misma generó la necesidad de desconocer a los dirigentes del STFRM (35) quienes también se opusieron a este movimiento. Así es como si antes no se había vislumbrado la posibilidad de deponer al Ejecutivo General, una vez fortalecido el movimiento, era posible realizarlo. En efecto, en la manifestación llevada a cabo por los ferrocarrileros el día 28 de junio, los trabajadores, por primera vez y de una manera abierta y pública, desconocían a sus dirigentes como lo prueba al conducir en esta manifestación "...un simbólico ataúd dedicado a los dirigentes del Sindicato, especialmente contra Samuel Ortega Hernández y decían que el Comité Ejecutivo General del mismo debe desaparecer, para que deje el sitio a otro -- ..." (36). Demetrio Vallejo no podría pasar por alto esta exigencia del proceso mismo y siendo consecuente con sus ideas y al mismo tiempo con su clase, emite una declaración en los diarios de mayor circulación de la República el día 3 de julio de 1968 en donde

informa que antes de 15 días, se reunirá en esta Capital la 6a. Convención General Extraordinaria representando a las Secciones que forman el STFRM, con el objeto de deponer al actual Ejecutivo General que preside Samuel Ortega. Este acuerdo dice, ha sido tomado por las Secciones 1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 34 y 36 del STFRM acordando además:

- 1.- Acabar con la Cooperativa Unica de Consumo; por ser fuente de explotación de los trabajadores.
- 2.- Liquidar al grupo "14 de Octubre" y al Comité Político ferrocarrilero.
- 3.- Que los líderes ferrocarrileros no ocupen puestos de elección popular mientras ejerzan funciones sindicales y que en el caso de que figuren como candidatos, renuncien a su puesto sindical (37).
- 4.- Reducir las cuotas sindicales.
- 5.- Modificar los estatutos (38).

De esta forma se planteaba ya el enfrentamiento directo con el Ejecutivo General del STFRM y con ello se pasaba de la reivindicación económica a la lucha política con grandes posibilidades de triunfo; puesto que 22 Secciones de 38 que conforman al STFRM habían propuesto desconocer a los dirigentes del Ejecutivo General y además se intentaba llevar a cabo verdaderos cambios estructurales en la organización sindical en beneficio de los propios ferrocarrileros, lo cual les permitiría sumer más adeptos a su causa como en-

realidad aconteció.

Los dirigentes del STFRM presididos por Samuel Ortega no podían mantenerse ajenos a tan importantes acontecimientos que los afectan directamente, e inician una gran campaña en contra del "grupo comunistoide" como ellos llamaron a los integrantes de la Gran Comisión. Tratando de confundir a la opinión pública —preparando —posiblemente la represión— declaran a la prensa el día 3 de julio de 1958 que: "El Sindicato Ferrocarrilero reacciona, enérgicamente, frente a la agresión de que son víctimas sus dirigentes, -- pues estima que los ataques...no son más que el producto de maniobras ocultas de un grupo de agitadores, asesorados por elementos de reconocida extracción comunista y cuya agresión a sus legítimos representantes sólo tiende a sembrar el desconcierto y la indisciplina entre sus filas, conforme a un plan de subversión nacional, sigilosamente preparado. Dentro de este plan, que tiende a trastocar el orden institucional que tiene el país, la dirección nacional del gremio ferrocarrilero afirma que ello significa para estos elementos descalificados, el primer gran paso en su tarea de sembrar la confusión dentro del movimiento obrero organizado" (39). Dice además que: la Gran Comisión se ha extralimitado en sus funciones hasta el grado de desquiciar el orden estatutario y los métodos representativos que rigen la vida interna del Sindicato, manioobra a la que se han prestado otros Sindicatos con el fin de agitar al -- país en los momentos de elecciones federales, y para hacer frente a este problema llevarán a cabo una Convención Nacional presidida -- por el grupo de Samuel Ortega, con los Secretarios Locales lenalmen

te reconocidos por la autoridades del trabajo, con el objeto de --
unificar un plan de lucha que les permita combatir a los agitadores
(40).

Siguiendo con las tácticas impuestas por el imperialismo norteamericano, el Estado mexicano y el STFRM preparan el terreno para -
justificar una posible represión a los grupos que de alguna manera
pretendían, no terminar con el sistema capitalista, sino tan sólo
mejorar sus condiciones laborales de trabajo, amparados por la Ley
Federal del Trabajo; pero esto no lo podían permitir porque ello -
implicaría recortar las enormes ganancias de las Empresas transna-
cionales que utilizan este importante medio de transporte. Así es
como los dirigentes del STFRM siguiendo las tácticas impuestas des-
de hace mucho tiempo, intentarán hacer creer a la opinión pública-
que las actividades que realizan los "comunistas" de la Gran Comi-
sión son la primera de una gran escalada, cuyo objeto es "tras--
tornar el orden institucional que tiene el país", ¿Con qué objeto?
No lo dicen, pero sí queda bien claro, que es necesario detener a-
toda costa a estos "agitadores" y que ellos serán los salvadores -
de la sagradas instituciones de nuestro país.

Reforzando esta actividad del STFRM, el Estado mexicano, por medio
del Secretario de Gobernación Lic. Angel Carvajal, declara a la pren-
sa nacional, que una vez pasadas las elecciones del 6 de julio ---
"...no se permitirá la celebración de mítines, manifestaciones y -
otros actos que tiendan a perturbar el orden y la paz pública... -
Así mismo cualquier otros hechos posibles que se cometan en los --

campos o en las ciudades por individuos o grupos y cualesquiera que sea también el pretexto con que quisieren justificarse, -- serán reprimidos sin contemplaciones y con la mayor energía..." (41). Como podrá observarse esta descarada amenaza va dirigida -- contra los grupos progresistas, encaminada a amedrentar y a detener a toda costa cualquier intento de lucha popular.

No obstante las medidas tomadas tanto por el Gobierno como por el Ejecutivo General, la lucha ferrocarrilera iba en ascenso, provocando con ello la inevitable caída del Secretario General del STFRM, Samuel Ortega Hernández.

Después de entrevistarse Samuel Ortega con el Presidente de la República el 8 de julio renuncia junto a los integrantes del Ejecutivo General del STFRM, fundando su "renuncia" en "...la necesidad de unificar al gremio ante la embestida (sic) de un grupo de disidentes..." (42). De hecho, le cede el puesto a los suplentes encabezados por Salvador Quezada, trenista de la División del Pacífico, que de inmediato elabora un programa de acción dirigido a lograr la unidad del gremio ferrocarrilero. El programa, compuesto por 20 puntos, contempla algunas de las demandas que esgrime la Gran Comisión, tales como; reducción de cuotas sindicales, supresión del grupo "14 de Octubre", reorganización de la Cooperativa de Consumo, y entre otras cosas destaca la base sobre la cual llevará a cabo su programa pretendiendo con ello conservar la dirección del Sindicato demandado "...Mantener la autoridad sindical para lograr la unidad de nuestro gremio..." (43). Se recono-

cerán además a los actuales Secretarios Generales; salvo en aquellas secciones en donde se les tache de ilegítimos, en un plazo - no mayor de 30 días y de acuerdo con los Estatutos que rigen al gremio, se respetará la decisión mayoritaria de los trabajadores.

El hecho de incorporar en su programa las principales demandas por las cuales estaba luchando el grupo disidente nos permite ver con claridad que en efecto existían serios problemas entre Sindicato y trabajador, y que era necesario otorgar ciertas concesiones a los ferrocarrileros, sin modificar sustancialmente la estructura del Sindicato. Con ello se pretendía que la dirección Sindical no escapara del control estatal, pero Demetrio Vallejo, representante de la corriente democrática, había comprendido esta hábil maniobra y reaccionó emitiendo un desplegado en la prensa nacional el día 10 dirigido a las autoridades, ^{a la} opinión pública y a los ferrocarrileros en donde denuncia esta situación, manifestando que "...Nuestra lucha no es por quitar las personas...nuestra lucha estaba y está aún encaminada a cambiar los métodos antidemocráticos que vienen imperando en el Sindicato desde hace más de 10 años y a resolver una serie de cuestiones internas que vienen agobiando a los ferrocarrileros desde ese período" (44).

Según se ve, el grupo disidente no creía en las reformas y mucho menos creía que sustituyendo a Samuel Ortega por Salvador Quezada mejorarían las condiciones de los ferrocarrileros, puesto que el Sindicato seguía conservando la misma estructura apegada a los intereses empresariales. Es por ello que Demetrio Vallejo-

exigirá un cambio radical en esta estructura sindical, para que - por medio de la democracia sindical se constituya un Sindicato - que verdaderamente se identifique con la clase trabajadora. Con - este objeto, la Gran Comisión convocará en la Ciudad de México a - los delegados de las 38 Secciones que componen al STFRM a una Con - vención General Extraordinaria con el objetivo principal de ele - gir un Comité Ejecutivo Provisional.

El 12 de julio de 1958 es inaugurada en el gimnasio de la Sec - ción 16 de esta capital la 6a. Convención Extraordinaria convoca - da por la Gran Comisión, a la cual asistieron representantes de - las 38 Secciones del STFRM y algunos dirigentes de organizaciones que apoyaban este movimiento como Agustín Sánchez Delint, Secreta - rio General del Sindicato Mexicano de Electricistas; Othón Sala - zar, del Movimiento Revolucionario del Magisterio y Andrés García - Salgado, de la Confederación Revolucionaria de Trabajadores. Co - mo se había planteado anteriormente, la Asamblea procedió a desc - nocer al Ejecutivo presidido por Samuel Ortega y a designar inme - diatamente al Comité Ejecutivo General Provisional resultando --- electos:

Demetrio Vallejo Martínez.....Secretario General.

Gilberto Rojo Robles.....Secretario General de Educa - ción y Organización.

Juan Antonio Meza Antunez.....Secretario General Tesorero.

José Trinidad Estrada.....Secretario General de Ajustes por Trenes.

Guillermo Haaz Rodríguez.....Secretario General de Ajustes
por Oficinas.

Antonio Sánchez Rodríguez.....Secretario General de Ajustes
por Talleres.

José Mata Márquez.....Secretario General de Ajustes
por Vía.

Roberto Gómez Godínez.....Presidente del Comité General
de Vigilancia y Fiscalización.

(45).

Una vez nombrado el Comité Ejecutivo General Provisional se emprende la lucha por su reconocimiento ante la Secretaría del Trabajo y Empresa; así mismo se le da un plazo a las autoridades Sindicales depuestas para que entreguen el edificio sindical. Como los días pasaban y no se reconocía la representatividad del recientemente nombrado Comité Ejecutivo General, acuerdan, en la Asamblea Seccional, emplazar a la Empresa para el día 23, comunicándole que si para el día 26 del mismo mes no eran reconocidos - tanto el Ejecutivo General como los Ejecutivos Locales electos democráticamente, se suspenderían las labores en todo el sistema, - empezando el primer día a las 10 horas con un paro de 2 horas; al día siguiente, sería de 3 horas; y así se le irían sumando a los días subsecuentes una hora hasta llegar al paro total (46).

Simultáneamente a estos acontecimientos, el Comité Ejecutivo General presidido por Salvador Quezada, no se mantiene a la expecta-

tiva sino que convoca, al igual que la Gran Comisión, a asistir a otra 6a. Convención General Extraordinaria, que se verificaría en la Ciudad de México el día 14 de julio de 1958 y a la cual asistirían los Secretarios Locales que habían sido depuestos por los trabajadores.

A la 6a. Convención General Extraordinaria, presidida por Salvador Quezada, asisten 32 delegados seccionales quienes después de sesionar por espacio de 4 días aprueban el mismo programa que Quezada pronunció en su toma de posesión, en donde destacan los siguientes puntos:

- 1.- Reducción de la cuota sindical; del 5 al 4% .
- 2.- Se repartirán \$ 5,000,000.00 del fondo de ahorro antes de 60 días a los trabajadores de acuerdo a los derechos adquiridos por ellos.
- 3.- Liquidación de la Cooperativa Unica.
- 4.- Reducción salarial a los representantes y funcionarios sindicales.
- 5.- Supresión del Comité "14 de Octubre" y del Comité Nacional Político Ferrocarrilero.
- 6.- Democratización de la vida sindical; puntualizando que en el caso de que alguna autoridad sea tachada de ilegítima, el Ejecutivo General se abocará de inmediato al estudio de esta situación anormal; para que se resuelva según el caso con la intervención de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (47).

También se informa en esta misma Convención que el Ejecutivo -- General ha consignado ante las autoridades correspondientes a los trabajadores que por medios ilegales se han posesionado de los recintos sindicales de las Secciones, tanto del Distrito Federal como las foráneas, para que con ello vuelvan a ser ocupados por -- los dirigentes legalmente acreditados ante la Empresa y Autoridades Gubernamentales (48).

Es claro que con estos acuerdos se trataba de restarle fuerza al movimiento democrático dirigido por Vallejo; a pesar incluso de las medidas coercitivas tomadas contra ellos, el movimiento de depuración sindical era irreversible, puesto que estas reformas ^{que} no engañaban a los trabajadores, resultaban una falacia que caía por su propio peso. Por ejemplo, la reducción de la cuota sindical del 5 al 4%, no tiene ninguna significación, puesto que con el aumento salarial recibido por los trabajadores en días pasados recibiría la Tesorería Sindical mucho más del 1% que acordaron reducir; la repartición del fondo de ahorro implicaría que el trabajador obtuviera el dinero que es suyo y no del Sindicato, tratando con ello de "cohechar" a los ferrocarrileros que de aceptarlo de inmediato reconocerían al grupo de Quezada; la Cooperativa Unica de Consumo la liquidan sin antes realizar una auditoría que determine las responsabilidades de las personas que la manejaron y --se dice-- robaron millones; y la supresión del Comité Nacional Político Ferrocarrilero y del grupo "14 de Octubre" lo hacen sin suprimir los artículos de los estatutos que afilian a los

trabajadores al PRI y además se había suplido ya al grupo "14 de Octubre" con la organización denominada "Movimiento Reformador Sindical" dirigido por Francisco Schroeder Calderón (49).

En todo el sistema ferrocarrilero se llevan a cabo manifestaciones y mítines (50) en apoyo a Demetrio Vallejo y al mismo tiempo se denuncian las sucias maniobras que viene efectuando Salvador Quezada con el objeto de frenar el proceso de democratización del gremio ferrocarrilero, pero éste proceso no podía detenerse sino hasta lograr su objetivo, aunque para ello fuera necesario soportar la represión brutal a que fueron sometidos los trabajadores.

Mientras tanto, los días habían pasado sin que la Empresa ni la Secretaría del Trabajo se dignaran a dar una respuesta al emplazamiento hecho por el grupo de Vallejo motivo por el cual el día 26 de julio de 1958 se suspenden las labores por espacio de 2 horas en todo el sistema ferrocarrilero (51), según lo habían acordado días antes en Asamblea los delegados seccionales componentes de la 6a. Convención (la democrática). Este acontecimiento de gran magnitud y fortaleza demostrada por los trabajadores, obliga a que el Secretario de Gobernación, Angel Carvajal, invite a los huelguistas a discutir la solución del conflicto; pero con la condición de que suspendan los paros.

No tuvo inconveniente la Convención en aceptar esta propuesta; pero indicando que si en un plazo de 72 horas no había arreglo alguno se iniciaría de nueva cuenta los paros.

Las pláticas con el Secretario de Gobernación se llevaron a ---

es el caso de lo sucedido en días pasados cuando —nos dice Vallejo— "...mientras la 6a. Convención continuaba trabajando, Roberto Gómez Godínez, Juan Antonio Meza Antúnez y Guillermo Haaz maniobraban en connivencia con Luis Gómez Zepeda para dar un carrazo " (54), que sin embargo fué detenido por el propio Vallejo; de haberse consumado "...hubiere dado al traste con la unidad y las aspiraciones de los ferrocarrileros " (55).

Resulta claro que se pretendía evitar que Vallejo participara en las elecciones llegando inclusive el grupo "charro" a proponer a Angel Cervajal que si Demetrio Vallejo renunciaba, Quezada también lo haría (56); naturalmente Vallejo rechazó tal proposición puesto que en ese momento era el único con el prestigio y la fuerza suficiente como para lograr la democratización del gremio ferrocarrilero; así lo comprendieron las autoridades, porque de no ser así, porqué ese empeño de aceptar las elecciones que proponía la 6a. Convención (la democrática) pero sin aceptar como candidato a Demetrio Vallejo.

Como no hubo durante esta tregua una solución al conflicto obrero-patronal, se prosiguió el día 31 de julio con los paros según el Plan acordado; el igual que el anterior paro, éste fué de 2 horas, empezando a las 10 horas y terminando a las 12 horas. El 1o. de agosto se llevó a cabo el segundo paro de 3 horas empezando a las 10 horas y terminando a las 13 horas. El 2 de agosto se suspenden las labores durante 4 horas, de las 10 horas a las 14 horas, y en algunos lugares fué de 5 horas, una hora más por -

haber sido reprimidos los ferrocarrileros huelguistas de las oficinas de Bolívar a quienes obligaron por la fuerza a seguir laborando.

El mismo día 2 de agosto, por la mañana Demetrio Vallejo se reunió con algunos líderes sindicales, Agustín Sánchez Delint, del -- Sindicato Mexicano de Electricistas y otros representantes del Movimiento Revolucionario del Magisterio y telegrafistas, con el objeto de que tuvieran conocimiento de ^{bía} porqué Demetrio Vallejo no ^{ha} aceptado los ofrecimientos de las autoridades, y pidiendo al mismo tiempo solidaridad para con el movimiento ferrocarrilero, a lo cual maestros y telegrafistas acordaron paros de solidaridad, pero no así los electricistas quienes a propuesta de Vallejo ^{ron} aceptaron sólo publicar el día 3 de agosto un desplegado en apoyo al movimiento vallejista, cosa que tampoco hicieron. (57) Esta actitud de Sánchez Delint posiblemente sea el resultado de la obligada visita que realizó a la Secretaría de Gobernación el día 26 de julio (58).

El movimiento ferrocarrilero iba en ascenso lo que motivaba un gran descontento en la clase patronal porque empezaba a tambalearse "el charriero sindical"; es por ello que la Confederación de Cámaras Industriales, la Confederación Patronal de la República Mexicana, la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio y la Asociación de Banqueros de México dirigen un telegrama con carácter de urgente al Presidente de la República, al Subsecretario de Comunicaciones, al Subsecretario del Trabajo y Pre-

visión Social y al Gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México en donde exigen la inmediata intervención de las autoridades para que castiguen con todo el rigor de la ley a los grupos ferrocarrileros pretextando que con sus paros han ocasionado incalculables pérdidas a la "economía del País" (59).

Resulta indudable que esta presión que recibió el Gobierno por parte de los capitalistas lo obligó a reprimir a los ferrocarrileros. El mismo día 2 de agosto, después del paro, a las 6 de la tarde, el Juez 6o. Penal Lic. Alberto Miranda Vallejo, da la orden de "cateo" a los locales sindicales con el objeto de entregar a los Secretarios Locales depuestos —por los propios trabajadores— los recintos sindicales, acción que llevan a cabo las autoridades --- con gran eficiencia en todo el sistema ferrocarrilero, según acuerdo de una demanda de "despojo" presentada por Salvador Quezada. - Esta gigantesca operación policíaca que abarca prácticamente a toda la República y que tan sólo en el Distrito Federal (donde hay 4 Secciones) son detenidos por lo menos 200 ferrocarrileros. Demetrio Vallejo —declara que— "...no puede explicarse porque no fué detenido, decreta el paro general en todo el país, paro que - de inmediato se establece a las 19.45 horas" (60).

A petición de los Ferrocarriles Nacionales de México, el ejército tomó posesión de todas las instalaciones con el propósito de - vigilarlas y de inmediato dar protección a todo aquel ferrocarrilero que quisiera laborar (61) y, además, tratando de sobornar a los trabajadores, les ofrece \$ 600.00 a los maquinistas que deci-

dan romper la huelga, e invita al personal jubilado a trabajar, - prononiéndoles que independientemente del tiempo que permanezcan en el servicio, gozarán de los porcentajes de pensión que actualmente están en vigor. (62) Por otro lado, concede 24 horas a -- los huelguistas para que vuelvan a sus labores y a quienes mantengan su decisión de sostener la huelga, les será aplicada la "Gufa Disciplinaria" e inmediatamente serán suspendidos.

A pesar de esta brutal represión, sobornos y demás, en donde toman parte el Cuerpo de Granaderos, la Judicial, la Dirección Federal de Seguridad, la Defensa Nacional y el propio Gerente de los Ferrocarriles Nacionales, los ferrocarrileros seguirán en pie de lucha exigiendo justicia a sus legítimas demandas, y haciendo uso de los derechos que le otorga la Constitución Política, prosiguen con el derecho de huelga --dice Vallejo-- "...como un solo hombre, iban ejecutando diariamente sus propios acuerdos, tal como lo hicieron en el caso de los paros por el aumento de salarios; - los iniciaban y los terminaban con matemática precisión " (63); - y para reforzar estos paros realizaban combativas manifestaciones y mítines por todo el país y cuando los "charros" y los empleados de confianza intentaron romper la huelga "...en Monterrey y Cárdenas S.L.P., fueron las mujeres las que lo impidieron..." (64) --- acostándose sobre los rieles, impidieron los movimientos de eses trenes y con ello el rompimiento de la huelga.

Como la represión, amenazas y demás actitudes policiacas no surtieron efecto, se recurre a la táctica de dividir la planilla vallajista, que ya antes el grupo de Gómez Z. estuvo a punto de lo-

grar, generándose de nueva cuenta la posibilidad de un "charrazo". Así es como corre la versión de que se aceptarán las exigencias - ferrocarrileras siempre y cuando Demetrio Vallejo sea eliminado de la planilla directiva, lo cual le daría oportunidad al grupo - de Gómez Z. de poseer la Secretaría General, ya que estos se encargaban de divulgar que la presencia de Demetrio Vallejo era lo que impedía que las autoridades empresariales no firmaran el Convenio y de esta manera el control sindical del STFRM de nueva - - - cuenta estaría supeditado a los intereses de la Empresa y por ende de las compañías transnacionales. Ante esta actitud que estaban asumiendo algunos directivos como Roberto Gómez Godínez, Juan Antonio Meza Antunez y Guillermo Meza Rodríguez, Demetrio Vallejo -nos dice- "...me di cuenta que entre los compañeros se notaba cierto titubeo, en virtud de que el único obstáculo que impedía - la solución del problema, era la insistencia de sostenerme como - Secretario General, por lo que aproveché cuando en otra entrevista el Lic. Amorós persistía en su proposición (informado indudablemente de la indecisión de los delegados), para decirle que estaba dispuesto a aceptarla, con la salvedad de que él también dejara de ser Garante de los ferrocarriles.

"Como respuesta, me dijo que sólo renunciaría si el Presidente le dijera que ya le había perdido la confianza. Si es así, le contesté inmediatamente, yo tampoco puedo renunciar a la Secretaría General del Sindicato, a menos de que los ferrocarrileros me lo pidan " (65).

Así es como vemos que tampoco surtió efecto el intento de dividir a la planilla vallejista porque Vallejo había llegado a tener el cargo que tuvo por sus actitudes honestas, lo que le valió el respaldo de la gran masa trabajadora y, en ese momento, prácticamente, era insustituible. Tampoco surtió efecto la feroz represión desatada en contra de la manifestación de protesta que efectuaron los ferrocarrileros el día 4 de agosto en el Distrito Federal, en la cual fueron brutalmente asesinados por los cuerpos represivos los ferrocarrileros Andrés Montaña Hernández, Rafael Alday Sotelo y Leopoldo Alvarez García (66). No lograron derrotar la férrea voluntad de Demetrio Vallejo y sus seguidores por lograr la democratización sindical que estaban próximos a conquistar "...gracias a la firmeza y combatividad de los trabajadores, que a despecho de las represiones seguían inquebrantables, fueron las fórmulas mágicas que obligaron a convencer al Lic. Amorós de que la condición que proponía era inaceptable y se avino en que no era posible contrariar la voluntad de los ferrocarrileros " -- (67).

Este gran movimiento llevado a cabo por los ferrocarrileros era producto de un proceso histórico del sindicalismo mexicano y por lo tanto no fue el único que luchaba por la independencia y democracia sindical. Otros muchos gremios como es el caso del Sindicato Mexicano de Electricistas con Agustín Sánchez Delint, el Movimiento Revolucionario del Magisterio con Othón Salazar, la Alianza de Telegrafistas con Ismael Villavicencio, las Secciones 34 y

35 de los Petroleros y otros quienes sin duda también se encontraban en plena lucha contra el control sindical por parte del Estado, al manifestarse en esta lucha fueron también un gran apoyo para que el gremio ferrocarrilero lograra detener la brutal represión de que eran objeto en esos momentos; puesto que, de haber seguido la represión, la clase trabajadora se hubiera solidarizado con los ferrocarrileros hasta llegar al grado de paralizar las principales actividades económicas de nuestro país. Ellos se solidarizaban con los vallejistas porque el triunfo ferrocarrilero les permitiría a los demás trabajadores de las distintas ramas de la industria enfrentar la lucha por la democratización sindical con grandes posibilidades de triunfo, tomando en cuenta que hubieran contado con la solidaridad de los ferrocarrileros en caso de necesitarla y con ello se abriría una nueva etapa en la vida histórica de nuestro país.

Estas consideraciones no están alejadas del todo de la realidad, porque para el día 4 de agosto, la Alianza de Telegrafistas realiza un paro de labores de las 12 a las 13 horas en apoyo a los ferrocarrileros (68), de igual forma el Movimiento Revolucionario Magisterial realiza un paro de labores en las escuelas primarias a las 12 horas. También los electricistas presionan a sus dirigentes para que realicen paros de solidaridad, lográndose el propósito como en el caso de la industria eléctrica en San Luis Potosí e Irapuato, Gto., así como el paro de la delegación de petroleros de Monterrey, N.L. (69); los mineros de Fresnillo, Zac. por -

conducto de Filiberto Ruvalcaba ofrecen también su solidaridad. - Estos son sólo algunos ejemplos de que se iniciaba la generalización de la lucha combativa, enérgica y decidida de la clase proletaria, que podía conducir en un momento dado a la paralización total de la industria nacional, y con ello vendría, una gran crisis en nuestro sistema sin precedente en la historia de nuestro país. Motivo por el cual el Gobierno no tenía más que dos opciones: agudizar más la represión, con la gran trascendencia que pudiera tener este acontecimiento, o ceder a las exigencias de los trabajadores, en espera de un tiempo propicio para asestar el gran golpe que culminaría con esta lucha proletaria. La decisión fue la -- más razonable, la que exigía el proceso histórico del movimiento-ferrocarrilero, y decidida por un Presidente que iba ya de salida y que no deseaba comprometerse aún más en tan trascendentales acontecimientos. . De esta manera, el 5 de agosto el Gobierno cede, --- a las demandas ferrocarrileras, obligado por las circunstancias.

Aunque Amórs negó haber tenido entrevistas con Demetrio Vallejo (70), éstas se venían realizando secretamente con el objeto de terminar la huelga, cosa que acontece en la madrugada del 5 de -- agosto, en donde se sientan las bases para concluir con la huelga; y que legalmente son aceptadas hasta el día 6 del mismo mes cuando el Lic. Salomón González Blanco, Secretario del Trabajo, le entregó al grupo vallejista un oficio en donde se contemplaban resueltas las exigencias de los trabajadores y "...como la resolución -- se ajustaba --dice Vallejo-- a nuestras proposiciones al día si--

guiente: (7 de agosto) se reanudaron las labores en todo el sistema ferrocarrilero..." (71). Estas proposiciones son las siguientes:

Empieza por decir que "...el gobierno federal ha tomado siempre como norma el respeto a la voluntad de los trabajadores expresadas según sus estatutos y demás disposiciones legales que norman la vida sindical"(72) después de esta entrada demagógica resuelve lo siguiente:

- 1.- Suspensión del paro tanto en los Ferrocarriles Nacionales de México como en la Compañía Terminal de Veracruz y Pullman.
- 2.- La realización de elecciones directas de Comités Ejecutivo-
General y Locales, dentro de un plazo que comenzará el día 7 y concluirá el día 22 de agosto.
- 3.- Estas elecciones serán dirigidas y supervisadas por una comisión electoral compuestas por dos personas tanto del Comité Ejecutivo General depuesto como por el Comité presidido por Vallejo y un representante de la Secretaría del Trabajo.
- 4.- Las elecciones se realizarán en los centros de trabajo con boletas separadas.
- 5.- 72 horas después de vencido el plazo de las elecciones se darán a conocer los resultados de las votaciones.
- 6.- Los dirigentes electos tomarán posesión el 27 de agosto y durarán en sus funciones hasta el 10. de febrero de 1960.
- 7.- No se ejercerán represalias de ningún género (73).

Estos serían los puntos básicos que se refieren al acuerdo con el Gobierno a través de la Secretaría del Trabajo "...por su parte, el Gerente Amorós tuvo que firmar un documento en el que se comprometía a:

- Gestionar la libertad de todos los detenidos, la cancelación de las órdenes de aprehensión y terminación de los procesos.
- Pagar salarios caídos y reinstalar a todos los despedidos.
- Ayudar en forma justa y proporcional a los deudos de los trabajadores víctimas de la policía".(74)

"El acuerdo, aunque fué logrado en pláticas entre ambas partes, se presentó bajo la forma de un '...laudo arbitral' emitido por la Secretaría del Trabajo —esto exclusivamente para guardar las apariencias— y un Convenio entre Amorós y Vallejo ".(75)

Ante este gran triunfo vallejista —puesto que las elecciones serían sólo un trámite—, Salvador Quezada no tendrá más remedio que acatar los acuerdos y la CTM y el BUO, que pretendían frenar el proceso democrático ferrocarrilero desde el inicio mismo de este movimiento, más adelante harán aún más descarada su posición al manifestar que es necesario "...formar un comité nacional de coalición en el que estarían representados por mitad los líderes corrompidos y electos por los trabajadores..." (76) También guardaron silencio ante tan importante triunfo ferrocarrilero en espera de la coyuntura política que les permitiera terminar con la democratización sindical porque de no hacerlo implicaría la desaparición de la misma CTM, puesto que ya empezaban a germinar en -

los sindicatos que controlaba esta organización el ejemplo ferrocarrilero.

Este triunfo, como acertadamente lo dice Vallejo, "...no fué -- contra un líder o un grupo de líderes; se enfrentaron ustedes --- --les dice a los ferrocarrileros en San Lázaro-- al gobierno de la República. fué victoria de la inquebrantable decisión de ustedes de romper la fuerza en la que el gobierno se apoyaba para --- nombrar dirigentes sindicales " (77).

Esta afirmación del líder demuestra la real fuerza que tiene la clase proletaria y de lo que es capaz cuando ésta se une con el fin de hacer respetar sus derechos sindicales de elegir y deponer a sus dirigentes, aunque sea el mismo Gobierno el que se oponga a ello. Aunque posteriormente serían derrotados y entraría con el retroceso del movimiento de democratización sindical, los ferrocarrileros escribieron en la historia de México páginas brillantes por lograr su emancipación y que no serán fácilmente olvidadas por los obreros, quienes recogerán estas experiencias para que en un futuro no muy lejano la clase obrera ocupe el lugar que históricamente le pertenece.

Llegado el momento de las elecciones, prácticamente la planilla de Demetrio Vallejo no encontró opositor, mientras que la parte contraria que representaba los intereses de la Empresa José Ma. Lora obtenían 9 votos. Demetrio Vallejo obtenía 59,759 votos (78)- y, por lo tanto, resultaba triunfador por abrumadora mayoría; y como se había acordado, la planilla dirigida por Vallejo, que ha-

ha sido designada por la 6a. Convención General Sindical Extraordinaria (la democrática) y que había sido triunfadora en estas elecciones después de una épica y sangrienta lucha, tomó posesión por fin del edificio sindical del STFRM el 27 de agosto de 1958 (79) cerrando con este hecho histórico la segunda parte del "Plan del Sureste".

NOTAS

- (1) Para ver las consecuencias de la "rehabilitación" ferrocarrilera véase en la presente Tesis la parte correspondiente a " La Rehabilitación y sus implicaciones", p. 13-28.
- (2) La Voz de México, 2 de julio de 1957, p. 3
- (3) Ibidem, 19 de agosto de 1957, p. 1,4
- (4) Mario Gill, Los Ferrocarrileros, 2a. Ed., México, Ed. Extemporáneos, 1977 p. 161
- (5) Ibidem, p. 162
- (6) Ibidem, p. 162-163
- (7) Valentín Campa Salazar, Mi Testimonio, Memorias de un Comunista Mexicano, México, Ed. de Cultura Popular, 1978, p. 241
- (8) El Nacional, 10 de mayo de 1958, p. 1,8
- (9) Ibidem, 20 de mayo de 1958, p. 1
- (10) Demetrio Vallejo, Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México, 4a. Ed., México, Ed. Hombre Nuevo, 1975, p. 6-8
- (11) Antonio Alonso, El movimiento ferrocarrilero en México, 1958-1959, 3a. Ed., México, Ed. Era, 1979 p. 112
- (12) Mario Gill, Op. cit., p. 163
- (13) Antonio Alonso, Op. cit., p. 112-113
- (14) A. G. N. U. P. Exp. 706.1/120. Luis Palma García, Secretario Local por la Sección 13 del STFRM, gira un oficio (estudio-socio-económico del problema ferrocarrilero) a A. R. C. el 17 de junio de 1958.

- (15) Ibidem.
- (16) A. G. N. U. P. Exp. 706.1/120. Diferentes Secciones del ----
STFRM giran telegramas a A. R. C., del 12 al 25 de junio de ---
1958.
- (17) El Nacional, 27 de junio de 1958, p. 1
- (18) Ibidem, 25 de junio de 1958, p. 1,7
- (19) Demetrio Vallejo, Op. cit., p. 18
- (20) La Voz de México, 4 de julio de 1958, p. 1,2,3
- (21) El Nacional, 27 de junio de 1958, p. 1,9
- (22) Ibidem, p. 1,9
- (23) Antonio Alonso, Op. cit., p. 115-116
- (24) A. G. N. U. P. Exp. 706.1/120. Sin referencia, con fecha del
26 de junio de 1958, oficio que gira Demetrio Vallejo y otros -
(no indica quien lo gira). Véase también a Antonio Alonso, ---
Op. cit., p. 116
- (25) El Nacional, 28 de junio de 1958, p. 1,4
- (26) Demetrio Vallejo, Op. cit., p. 19-20
- (27) El Nacional, 28 de junio de 1958, p. 1,4
- (28) La Voz de México, 4 de julio de 1958, p. 1,2,3. Véase tam---
bién a Antonio Alonso, Op. cit., p. 117
- (29) Antonio Alonso, Op. cit., p. 117
- (30) Demetrio Vallejo, Op. cit., n. 20
- (31) Excelsior, 2 de julio de 1958, p. 1
- (32) El Nacional, 6 de julio de 1958, p. 1
- (33) Demetrio Vallejo, Op. cit., p. 20

- (34) A. G. N. U. P. Exp. 706.1/120. Angel Venegas Ahumada y ----
otros comisionados por la Sección 2 del STFRM, dirigen una carta abierta a A. R. C., Organizaciones Obreras y Opinión Pública, el 17 de julio de 1958. Cuyo texto empieza con: "Treinta Secretarios Locales impuestos por el Ejecutivo General y repudiados públicamente por la absoluta mayoría de los trabajadores -- ...". En este mismo expediente se encuentran documentos, con fecha del 29 de junio al 17 de julio de 1958, en donde la mayoría de las Secciones exigen reconocimiento a los nuevos Secretarios Locales --electos democráticamente--, al mismo tiempo desconocen al Ejecutivo General, y con ello se puede indicar, que efectivamente la mayoría de las 38 Secciones de que se compone el STFRM, desconocieron a los Secretarios Locales.
- (35) Demetrio Vallejo, Op. cit., p. 21
- (36) El Nacional, 29 de junio de 1958, p. 1,12
- (37) Maximino Ortega Aguirre, El movimiento ferrocarrilero 1958-1974. Tesis, F.C.P. y S., UNAM, 1977, p. 31-32. Parece que hay confusión, acerca de cuántas y cuáles Secciones exigieron desconocer al STFRM que preside Samuel Ortega; pero según el expediente 706.1/120 se encuentran documentos que indican -- que por lo menos 28 Secciones pedían tanto la destitución de -- los Secretarios Locales como la destitución de los Secretarios del Ejecutivo Nacional. Pero independientemente de que las cifras fueran 22,24 o 28 lo importante es que eran la mayoría de las Secciones las que apoyaban la democratización sindical.

- (39) Demetrio Vallejo, Op. cit., p. 21
- (39) Maximino Ortega, Op. cit., p. 30
- (40) Ibidem.
- (41) Ibidem, p. 34.
- (42) Ibidem, p. 34
- (43) Ibidem, p. 36
- (44) Ibidem, p. 39
- (45) Demetrio Vallejo, Op. cit., p. 22
- (46) Antonio Alonso, Op. cit., p. 121-122
- (47) Maximino Ortega, Op. cit., p. 46-47
- (48) Ibidem, p. 44
- (49) Ibidem, p. 37
- (50) La Voz de México, 26 de julio de 1958, p. 1,3,4,5,6. Véase -
también Maximino Ortega, Op. cit., p. 48-49
- (51) Maximino Ortega, Op. cit., p. 51-52
- (52) Demetrio Vallejo, Op. cit., p. 23-24
- (53) Ibidem.
- (54) Ibidem, p. 22
- (55) Ibidem.
- (56) Maximino Ortega, Op. cit., p. 53
- (57) Demetrio Vallejo, Op. cit., p. 26
- (58) Maximino Ortega, Op. cit., p. 52
- (59) Ibidem, p. 64-65
- (60) Ibidem, p. 65-66
- (61) Ibidem, p. 68

- (62) Ibidem, p. 74
- (63) Demetrio Vallejo, Op. cit., p. 25
- (64) Ibidem, p. 27,29
- (65) Ibidem, p. 30
- (66) Ibidem, p. 32
- (67) Ibidem, p. 30
- (68) Maximino Ortega, Op. cit., p. 78-79
- (69) La Voz de México, 10 de agosto de 1958, p. 1,5,7,8
- (70) Maximino Ortega, Op. cit., p. 78
- (71) Demetrio Vallejo, Op. cit., p. 32
- (72) Ibidem, p. 31-32. Véase también La Voz de México del 10 de agosto de 1958.
- (73) Ibidem.
- (74) La Voz de México, 10 de agosto de 1958, p. 1,5,7,8
- (75) Ibidem.
- (76) Ibidem.
- (77) Maximino Ortega, Op. cit., p. 91
- (78) Demetrio Vallejo, Op. cit., p. 32. Véase también Maximino --
Ortega, Op. cit., p. 95
- (79) Ibidem, p. 33

CONCLUSION.

Los resultados de nuestra investigación nos permiten afirmar que -- nuestra hipótesis fué comprobada en forma satisfactoria, e indicamos -- -- como se observa a lo largo de nuestro trabajo -- que la política de -- "rehabilitación" emprendida por la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México, explica la Insurgencia ferrocarrilera de los años de 1958-1959.

Esta hipótesis tiene su fundamento en el contenido de nuestra tesis; por lo cual, tendremos que analizar brevemente cada uno de los capítulos que la componen y que a continuación exponemos.

En el primer capítulo observamos que la aplicación de la política de "rehabilitación" ferrocarrilera durante el sexenio de Ruiz Cortines --- trae consigo el reajuste de personal y la congelación de salarios y, -- con ello el reinicio del movimiento ferrocarrilero por el aumento salarial, contra el reajuste de personal y por la democratización sindical.

El origen de la "rehabilitación" la encontramos fundamentalmente en

- a).- La mala planificación de nuestro sistema ferrocarrilero.
- b).- Especulación con los subsidios.
- c).- Materiales de baja calidad en la construcción de vías férreas.
- d).- Tarifas preferenciales, por debajo del costo de maniobras y --- transporte del producto.
- e).- Destrucción y deterioro del material tractivo, rodante y de --- vías férreas como producto de la Revolución de 1910.
- f).- La falta de una política que permita cubrir mínimamente los gastos de conservación y "rehabilitación" de los ferrocarriles, y-
- g).- La preferencia y apoyo a la industria automotriz sobre la industria ferrocarrilera.

Estos puntos son sólo algunos de los aspectos más relevantes que nos permiten entender y explicar el porqué para el año de 1952, los ferrocarriles Nacionales de México se encontraban completamente deteriorados, - y se volvían un fuerte impedimento para nuestro desarrollo económico, - por lo cual habría que imponer una política de "rehabilitación".

La crisis ferrocarrilera existente en el sexenio de Ruiz Cortines, - es el resultado de un largo proceso que se inicia desde el nacimiento - de los ferrocarriles en nuestro país, pues las líneas principales siguen siendo las mismas que en tiempos de Don Porfirio Díaz. Poco se ha agregado.

La especulación, la corrupción y sobre todo las tarifas preferenciales, han provocado que la empresa ferrocarrilera opere con pérdidas y -- no pueda cubrir mínimamente los gastos de conservación y rehabilitación que requiere este transporte para prestar un servicio eficiente; situa-

ción que se agudizará, pues el auge de la industria automotriz, auspiciada por el Gobierno, permitirá que esta industria compita con algunas ventajas sobre los ferrocarriles, merced de esta manera importantes ingresos a los ferrocarriles.

Esta crisis ferrocarrilera hace imprescindible la "rehabilitación" de este transporte para el año de 1952; por lo cual, analizamos en la segunda parte de este capítulo " LA 'REHABILITACION' Y SUS IMPLICACIONES ", y para ello, nos valimos de un estudio que el presidente Miguel Alemán encargó al Ing. J. Aguirre Delgado.

Como se ha observado en el primer capítulo, el análisis del Ing. --- Aguirre Delgado pretende hacer recaer el costo de la "rehabilitación" sólo en los obreros del riel, y por ende la política de la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México será de reajuste de personal y de congelación de salarios. Parece olvidarse que el problema fundamental por el cual los ferrocarriles se encuentran en crisis es el sostenimiento de tarifas preferenciales, y no el exceso de personal, como lo han hecho creer Empresa y Sindicato. Al llevarse a cabo la "rehabilitación", ésta trae consigo el reajuste de personal y la congelación de salarios, provocando que los ferrocarrileros reinicien la lucha contra estas injusticias.

Para poder aplicar esta política, la empresa tendrá necesariamente que valerse del "Comité Sindical Moralizador 14 de Octubre" para imponer a los trabajadores Convenios con los que se legaliza el reajuste de personal y la congelación de salarios y por ende, la represión para no

der contener cualquier intento de lucha contra estos Convenios. Esta situación obliga a los trabajadores a reiniciar su lucha contra estas injusticias, que se agravarán con la devaluación de nuestra moneda en el año de 1954.

Otro aspecto importante en este periodo es el papel que jugó el POCM en el movimiento ferrocarrilero. Este Partido se destacará durante el sexenio de Ruiz Cortines por ser la vanguardia del movimiento ferrocarrilero, sustentado en los principios que dieron origen a éste y que llevaron a la práctica. Dentro de estos destaca su decisión de luchar por lograr la hegemonía de la clase obrera, que constituiría un Estado Obrero Democrático, y que sería un periodo de transición entre el régimen capitalista y el régimen socialista. Principio que intentarán llevar a la práctica, llegando a crear una fuerte corriente dentro del gremio ferrocarrilero, encabezada por Valentín Campa y Demetrio Vallejo, quienes se destacarán en la organización y en la lucha ferrocarrilera, en un principio por reivindicaciones de carácter económico, para posteriormente luchar por la democratización sindical que lograrán en el año de 1958.

La fundación del POCM y el papel que juega en la organización de los ferrocarrileros provocó la aplicación intensificada de un instrumento represivo, que tiene su origen en el nacimiento mismo de los ferrocarriles y en el que se indican las normas que deberán regir su funcionamiento. En ella se sanciona los delitos por fraude, abuso de confianza, peculado, despojo, embriaguez, utilización de drogas enervantes, suspensión indebida de labores, agio y accidentes por imprudencia. Las san-

ciones iban desde la suspensión de labores temporalmente por un espacio de 30 días, hasta la suspensión definitiva; pero a partir de 1953, con la imposición de la "Gufa Disciplinaria" las sanciones por los delitos antes mencionados eran la suspensión de labores en forma indefinida.

Dentro de esta "Gufa", destaca, por injusta, la sanción que se aplica al delito de "accidentes imprudenciales".

Esta "Gufa" era utilizada para reprimir toda lucha que emprendían -- los ferrocarrileros contra el reajuste de personal y por el aumento de salarios; pues era fácil inventar un delito y culpar al trabajador combativo de ello, descabezando de esa manera el movimiento. A pesar de estas represiones, los ferrocarrileros dieron muestras de combatividad y se manifestaron contra estas injusticias desde la implantación -- misma de esta "Gufa".

Es sumamente importante la existencia del grupo moralizador "14 de - Octubre", por el hecho de que con la noble bandera de "moralizar" al - STFRM, atrajo a la gran mayoría de los ferrocarrileros, quienes honestamente pretendían acabar con los latrocinios que existían al interior -- del Sindicato. Este grupo que contó con las simpatías y el apoyo de la base ferrocarrilera, fue perdiendo poco a poco ese apoyo; pues su objetivo principal era el de controlar por todos los medios las elecciones -- sindicales general y seccional, para con ello tener un efectivo control sobre la base ferrocarrilera, permitiéndoles de esta manera apoyar incondicionalmente la política de "rehabilitación" emprendida por la Em-- presa aun cuando ello implicara el reajuste de personal y la congela---

ción de salarios.

Su política pro-empresarial orilló a la base trabajadora a renudiar a este grupo, de tal manera que para el año de 1958, uno de los puntos que demandaba la "Gran Comisión Pro-Aumento Salarial" fuera precisamente la desaparición del grupo "14 de octubre", confirmándose con ello - el cambio cualitativo en el movimiento ferrocarrilero que pasó de la lucha por reivindicaciones meramente económicas a la lucha por la democratización sindical en el año de 1958.

Como producto de una serie de factores, se produjo una devaluación de la moneda y como consecuencia de ella una importante disminución del poder adquisitivo del salario de los obreros, una mayor concentración de riquezas en pocas manos, salida de capitales y por último una mayor dependencia económica hacia el exterior.

Los grandes empresarios, mediante su política de "colaboración de clases" pretenden obtener una mayor productividad, acumulando por ello --- grandes ganancias e inclusive intentarán aunque sin conseguirlo hacerse cargo de las empresas descentralizadas del Gobierno.

Por lo que toca a las organizaciones obreras, la CTM siguió controlando el movimiento obrero. Las bases obreras manifestaron su descontento en la segunda mitad del sexenio de Ruiz Cortines y lucharán en un principio por aumentos salariales y por la democratización sindical. Como es el caso de los movimientos emprendidos por el magisterio, tramviarios, petroleros y ferrocarrileros en el año de 1958.

La actitud que asumió la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México para "contrarestar" los efectos de la devaluación, fué la de --- crear estímulos y recompensas y la Cooperativa Unica; pero proseguirá - también con la "rehabilitación" sin desolazamientos o reajustes y por - último mantendrá sin alteración las tarifas preferenciales.

En la práctica, la Gerencia y Sindicato no elevarán el poder adquisi- tivo del salario del trabajador pues la Cooperativa Unica no cumplió con su cometido, los estímulos y recompensas resultaron una burla para el trabajador, por la cantidad irrisoria de estímulos y recompensas que se otorgaban, lo anterior hizo que el trabajador acrecentase su pobreza, y ello obligó a que éste redoblara sus esfuerzos por lograr aumentos sa- lariales. Tampoco se cumplió la promesa de no reajustar personal y si- guió desplazándose de sus labores a los trabajadores.

Destacamos también cómo el sostenimiento de las tarifas preferencia-
se les permitió que/siguieran acrecentando aún más las ganancias de los- grandes empresarios a costa del pueblo y particularmente de los ferroca- rrileros. Debido a ello, los ferrocarriles operaban con pérdidas y los subsidios que el Gobierno les otorgaba no alcanzaba para llevar a- cabo la "rehabilitación" sin congelar los salarios y sin reajustar per- sonal.

Así la devaluación agudizó la explotación del ferrocarrilero obli- gándolos de esta manera a redoblar sus esfuerzos por organizar un verda- dero frente para luchar por el aumento salarial.

La imposición de la "Gula Disciplinaria", la farsa electoral sindi--

cal de 1954, así como la crisis económica de ese año, dan como resultado que los ferrocarrileros tenga la imperiosa necesidad de organizarse para luchar por aumento salarial y contra el reajuste, proceso en el -- cual el POCM juega un papel destacado. La primera manifestación trascendente, es el movimiento "Tortuguista".

Este movimiento dirigido principalmente por Luciano Cedillo tuvo -- auge fundamentalmente en el norte del país. El objetivo de esta lucha fue el de conservar la integridad física del ferrocarrilero así como mejores condiciones de vida; y el medio del que se valieron para luchar -- por ello -- fué la aplicación estricta del reglamento y del contrato que habien sido impuestos por la Empresa, lo cual les valió, como en el caso de Luciano Cedillo, la cárcel -- por espacio de dos años-- y la suspensión de por vida de sus labores como ferrocarrilero.

Aunque fué derrotado, el movimiento "tortuguista" logró unificar y -- organizar importantes sectores del gremio ferrocarrilero; para emprender --después de esta primera gran manifestación-- grandes movimientos-- que culminarán en el año de 1958 con el triunfo de la democratización -- sindical.

Para el año de 1955, la empresa ^{el} y/Sindicato impondrán dos Convenios. con el objeto específico de reajustar personal y congelar salarios, --- con ello se legalizan las implicaciones de la "rehabilitación" y quedan reprimir --apoyados en estos Convenios y en la "Gufa Disciplinaria"-- -- cualquier intento de la base ferrocarrilera por combatir estas injusticias. A pesar de ello, la mayoría de las secciones, dirigidas por-

el POCM y por el PCM, manifestarán su descontento y 24 de/37 Secciones-^{las} con que cuenta el STFRM, acordaron fundamentalmente, exigir aumentos sa-
lariales, reinstalar a los despedidos y emprender la lucha por la demo-
cratización sindical.

Aunque no lograron los objetivos planteados, estas experiencias per-
mitieron que el ferrocarrilero cobrara conciencia de que era necesario-
sustituir al Comité Ejecutivo del Sindicato por no atender y satisfacer
las demandas de sus agremiados, iniciándose con ello la lucha que había
alcanzado hasta ese momento el gremio ferrocarrilero. Prueba de ello -
fue la creación del Consejo Nacional de Defensa del Contrato Ferrocarril-
lero, que tanto apoyo tuvo desde su creación, y que prácticamente deja-
rá de funcionar hasta la integración de la Gran Comisión Pro-Aumento Sa-
larial dirigida por Demetrio Vallejo.

En enero de 1957, el grupo "14 de Octubre" vuelve a imponer a un ---
nuevo Secretario General del STFRM, que somete de nuevo las demandas de
los trabajadores a los intereses de la Empresa. Ello provoca el ascen-
so del movimiento por la lucha contra el reajuste, por el aumento sala-
rial y por la democratización sindical, inaugurando con ello el periodo
de la "Insurgencia Ferrocarrilera" que tratamos en nuestro quinto y úl-
timo capítulo.

Dentro de este análisis, observamos que mediante el "Plan del Sures-
te" los ferrocarrileros conquistaron, después de 10 años de lucha, un ---
aumento salarial, y en nuestro segundo y último subtema titulado " Re--

nuncia de Samuel Ortega Hernández a la Secretaría General del STFRM y --
triunfo de Demetrio Vallejo" se concluye la segunda parte del "Plan del
Sureste" consistente en la demanda de la democratización sindical, que
conquistaran después de haber emprendido grandes batallas desde el ---
"charrazo" de 1948.

El proceso histórico del movimiento ferrocarrilero indicaba que en
cualquier momento estallaría la insurgencia obrera. Así lo comprendía
Gerencia y Sindicato, y por ello habían desplazado al grupo "14 de Octu
bre" por el "Movimiento Reformador Sindical" pero era demasiado tarde.
Los trabajadores, por medio del "Plan del Sureste" replanteaban sus de
mandas de aumento salarial y democratización sindical con toda energía,
y con un plan de acción que recurría a los paros progresivos como medio
de presión.

La gran combatividad mostrada por el gremio ferrocarrilero y el apo
yo de otros organismos sindicales, como los tranviarios, ^{los} ^{los}
petroleros, /-
electricistas y los maestros, así como la solidaridad mostrada por el -
POCM y el PCM, les valió que el Presidente de la República mediara y sa
tisfaciera favorablemente los intereses de los ferrocarrileros el pro
blema.

De esta manera es como el gremio ferrocarrilero consiguió trascenden
te triunfo, logrando importante aumento salarial al margen y contra el
STFRM, lo cual implicaba prácticamente su desconocimiento. Su caída --
era cuestión de tiempo, iniciándose con ello la democratización sindi--
cal.

Tratando de detener el proceso de democratización sindical, Gobierno, Empresa y Sindicato, obligan a renunciar el 9 de julio de 1958, al Secretario General del STFRM Samuel Ortega Hernández y nombran en su lugar a otro dirigente pro-empresarial Salvador Quezada.

Pero en la 6a. Convención General Extraordinaria, los delegados seccionales — electos democráticamente— acuerdan destituir al Comité Ejecutivo del STFRM y eligen un Comité Provisional, dirigido por Demetrio Vallejo; además, para que se les reconozca, acuerdan presionar a la Secretaría del Trabajo con paros progresivos que estallarían a partir del 26 de julio. Se inicia de esta manera un enfrentamiento directo no sólo contra la Empresa y Sindicato, sino contra el propio Gobierno.

A pesar de la terrible represión, chantaje y soborno de que fue objeto el gremio ferrocarrilero, los paros se llevaron a cabo, pues el proceso de democratización sindical iba día a día en ascenso, hasta llegar al grado de obligar a las autoridades de la Secretaría del Trabajo a emitir el día 6 de agosto una justa solución a las demandas ferrocarrileras, que consiste básicamente, en: la realización de elecciones directas de los Comités Ejecutivo General y Locales, dentro de un plazo que comenzaría el día 7 de agosto y terminaría el día 22 del mismo mes.

Concluido el recuento de las votaciones, encontramos que la planilla del dirigente pro-empresarial José Ma. Lara obtenía 9 votos y la planilla dirigida por Demetrio Vallejo obtenía 59,759 votos; con ello, se consuma el triunfo de la democracia sindical, logrado gracias a la gran combatividad demostrada por los ferrocarrileros y gracias también a la gran solidaridad mostrada por los tranviarios, petroleros, electricistas

y maestros.

Como hemos observado a lo largo de este trabajo, nuestra hipótesis - se corrobore con los elementos que se manejan. Indicamos que la "rehabilitación" implica además de la modernización de los ferrocarriles, -- el reajuste de personal y el congelamiento de salarios, lo cual provocará una reacción lógica de lucha en contra de estas injusticias y, como el Sindicato no se une a sus demandas, el gremio ferrocarrilero se insurreccionará, desconocerá a sus dirigentes sindicales y elegirá democráticamente a sus autoridades sindicales, para que de esa manera el proceso histórico concluya con el logro de la democratización sindical.

Creemos necesario indicar, para futuras investigaciones, la necesidad de llevar a cabo un análisis comparativo entre las diferentes Empresas que componen el sistema ferrocarrilero de nuestro país, existentes durante el sexenio de Ruiz Cortines, con el objeto de llegar a tener un conocimiento global del movimiento ferrocarrilero y de esa manera poder explicarse porqué la totalidad o la mayoría de las secciones que componen al STFRM se insurreccionaron durante los años de 1958-1959.

Pensamos que si bien en nuestro trabajo no se abordó profundamente la problemática ferrocarrilera, fué debido principalmente a que es nuestro primer acercamiento al estudio del movimiento ferrocarrilero del -- período de 1952-1958, y también a que es una etapa poco trabajada por los especialistas en la materia. Sin embargo, creemos que nuestro tra-

bajo tiene el afán de utilizar documentos inéditos de archivo, y sobre todo aportar con nuestra hipótesis de trabajo nuevos elementos de análisis al estudio del movimiento ferrocarrilero.

FUENTES CONSULTADAS.

a) BIBLIOGRAFICAS

1. Alonso, Antonio. El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959. México, Ed. Era, 1979, 196 p.
2. Campa Salazar, Valentín. Mi testimonio. Memorias de un comunista - mexicano, México, Ed. de Cultura Popular, 1978, 360 p.
3. Cedillo Vázquez, Luciano. ¡Véamnos! México, Ed. de Cultura Popular, 1979, 146 p.
4. Gill, Mario. Los Ferrocarrileros. 2a. Ed., México, Ed. Extemporáneos, 1977, 236 p.
5. López Rosado, Diego, 3a. Ed. Curso de Historia Económica de México. México, UNAM, 1973, 529 p.
6. Los Presidentes de México ante la Nación 1821-1966. T. IV, México, Ed. Cámara de Diputados, 1966, 671 p.
7. Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas 1957-1958, México, SCOP, 1958.
8. Ortega Aguirre, Maximino. El Movimiento Ferrocarrilero, 1958-1974. Tesis, F. C. P. y S., UNAM, 1977, 467 p.
9. Ortiz Mena, Raúl. et. al. El desarrollo económico en México y su capacidad para absorber capital del exterior. México, Nacional Financiera, 1953, 505 p.
10. Padilla Soto, Jesús. A los ferrocarriles Nacionales se los llevó el tren. México, Ed. de Comunicación, 1979, 220 p.

11. Pellicer de Brody, Olga y Esteban L. Mancilla. Historia de la Revolución Mexicana, Período 1952-1960. V. 23, México, Ed. El Colegio de México, 298 p.
12. Pellicer de Brody, Olga y José Reyna. Historia de la Revolución Mexicana 1952-1958, V. 22, México, Ed. El Colegio de México, 1981, -- 222 p.
13. Torres Gaytán, Ricardo. Un siglo de devaluaciones del peso mexicano, México, Ed. Siglo XXI , 1980, 427 p.
14. Vallejo Martínez, Demetrio. Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México. 4a. Ed. México, Ed. Hombre Nuevo, 1975, 62 p.

FUENTES DOCUMENTALES (DE ARCHIVO).

1. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION, UNIDAD PRESIDENTES, RAMO; ADOLFO RUIZ CORTINES.

EXPEDIENTE; 432/150

- " 432/154
- " 432.3/9
- " 437.3/51
- " 513/10
- " 517/161
- " 542.2/27
- " 565.32/4-8
- " 601.1/19
- " 706.1/120

2. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION, UNIDAD PRESIDENTES, RAMO DE FOMENTO.
EXPEDIENTE: S/C.

FUENTES HEMEROGRAFICAS.

1. EXCELSIOR. México. Diario. Dir. Rodrigo de Llano.
2. LA VOZ DE MEXICO. México. Periodicidad diversa. Dir. Manuel --
Terrazas.
3. EL NACIONAL. México. Diario. Dir. Diego Arenas Guzmán.

NOTA.

Los números de los periódicos consultados y sus correspondientes fechas aparecen en las notas correspondientes dentro del texto.

24 de Febrero de 1950.

Sr. Lic. Miguel Alemán,
 Presidente Constitucional de
 los Estados Unidos Mexicanos,
 P r e s e n t e .

SEÑOR PRESIDENTE:

De conformidad con sus superiores órdenes, me permito adjuntar a usted un estudio sobre la eficiencia máxima posible de los Ferrocarriles Nacionales de México, comparado con la eficiencia de los Ferrocarriles de los Estados Unidos de Norteamérica, tomando en cuenta exclusivamente los factores físicos que intervienen en el rendimiento que deben dar los sistemas ferrocarrileros, o sean toneladas kilómetro, ya sea por trabajador o bien por unidad de fuerza de tracción.

Para ello procedí a hacer un estudio de la pendiente media nacional y del grado de curvatura media de las líneas que corresponden a los ferrocarriles Nacionales de México, habiendo encontrado lo siguiente:

ANALISIS DE LAS PENDIENTE; (RESUMEN AL NORTE)

<u>DIVISIONES:</u>	<u>0 a 0.5%</u>	<u>0.5 a 1%</u>	<u>1 a 2%</u>	<u>2 a 3%</u>	<u>mas de 3%</u>
CARDENAS:	393 Kms.	99 Kms.	254 Kms.	_____	_____
CENTRO:	710 "	269 "	446 "	26 Kms.	_____
GUADALAJARA:	320 "	509 "	229 "	19 Kms.	_____
GOLFO:	599 "	615 "	439 "	_____	_____
JALAPA:	103 "	60 "	78 "	16.8 Kms.	20 Kms.
MEXICO:	142 "	87 "	73 "	15 "	_____
MONTERREY:	470 "	197 "	35 "	_____	_____
PACIFICO:	266 "	121 "	203 "	77 Kms.	19 Kms.
PUEBLA:	367 "	75 "	502 "	239 "	35 Kms.
QUERETARO:	489 "	57 "	145 "	96 "	_____
SURESTE:	229 "	295 "	558 "	225 "	2 Kms.
TURREON:	1,101 "	305 "	194 "	_____	8 Kms.
	5,189 Kms.	2,690 Kms.	3,156 Kms.	865 Kms.	84 Kms.

24 de Febrero de 1950.-

(RESUMEN AL SUR)

<u>DIVISIONES:</u>	<u>0 a 0.5%</u>	<u>0.5 a 1%</u>	<u>1 a 2%</u>	<u>2 a 3%</u>	<u>mas de 3%</u>
CARDENAS:	303 Kms.	121 Kms.	320 Km.	61 Kms.	_____
CENTRO:	699 "	264 "	518 "	30 "	_____
GUADALAJARA:	592 "	369 "	98 "	8 "	_____
GOLFO:	810 "	410 "	425 "	_____	_____
JALAPA:	190 "	51 "	146 "	25 "	12 Kms.
MEXICO:	127 "	79 "	86 "	25 "	_____
MONTERREY:	179 "	404 "	105 "	14 "	_____
PACIFICO:	210 "	62 "	293 "	107 "	19 "
PUEBLA:	530 "	223 "	251 "	168 "	88 "
QUERETARO:	287 "	175 "	239 "	76 "	6 "
SURESTE:	255 "	358 "	522 "	212 "	2 "
<u>TORREON:</u>	<u>1,403 "</u>	<u>397 "</u>	<u>146 "</u>	_____	_____
	5,585 Kms.	2,913 Kms.	3,129 Kms.	726 Kms.	127 Kms.

(RESUMEN T O T A L)

<u>PENDIENTES:</u>	<u>0 a 0.5%</u>	<u>0.5 a 1%</u>	<u>1 a 2%</u>	<u>2 a 3%</u>	<u>mas de 3%</u>
AL NORTE:	5,189 Kms.	2,690 Kms.	3,156 Km.	865 Kms.	84 Kms.

AL SUR:	5,585 Kms.	2,913 Kms.	3,129 Km.	726 Kms.	127 Kms.

PROMEDIO:	5,387 Kms.	2,901.5 K.	3,142.5 K.	795.5 K.	105.5 Kms.

24 de febrero de 1950.-

ANALISIS DE LOS GRADOS DE CURVATURA:

(RESUMEN CURVATURA:)

<u>DIVISIONES:</u>	<u>0° a 4°</u>	<u>4 a 8</u>	<u>mas de 8</u>	
CARDENAS:	597 Kms.	18 Kms.	167 Kms.	
CENTRO:	716 "	475 "	206 "	
GUADALAJARA:	720 "	356 "	_____	
GOLFO:	1,199 "	431 "	_____	
JALAPA:	169 "	87 "	168 "	
MEXICO:	211 "	96 "	10 "	
MONTERREY:	619 "	83 "	_____	
PACIFICO:	130 "	238 "	318 "	
PUEBLA:	597 "	195 "	417 "	
QUERETARO:	316 "	355 "	107 "	
SURESTE:	752 "	387 "	165 "	
TORREON:	1,696 "	231 "	11 "	
	7,722 Kms.	2,952 Kms.	1,569 Kms.	
	<u>0 a 4</u>	<u>4 a 8</u>	<u>mas de 8</u>	<u>TOTAL KMS.</u>
<u>CURVATURA:</u>	7,722 Kms.	2,952 Kms.	1,569 Kms.	12,223 Kms.

De lo anterior se desprende que la pendiente media de México--
 es de: 10.516 - 12.223 a 0.00863. La pendiente media de los EE.UU.
 es de: ----- 0.003

24 Febrero de 1950.-

Ahora bien el grado de curvatura en México es de 3.66 grados y en los Estados Unidos es de 2 grados, habiendo una diferencia de -- 1.66 grados en perjuicio de México.

CALCULO DE FUERZA DE TRACCION MEDIA PARA ARRASTRAR UNA TONELADA EN MEXICO Y EN LOS ESTADOS UNIDOS.

En México $G = 1,000 \text{ Kgs.} \times 0.00863 = \text{-----} 8.63$

Fuerza de tracción necesaria para mover a nivel 3.5
 Fuerza de tracción necesaria para mover una ton. en Mex: 12.13

(NOTA).-

La fuerza necesaria para mover una tonelada a nivel es de - 7 libras para tonelada de 12,000 libras, lo que equivale a 3.5 Kilos. para tonelada de 1,000 kilos.

Por lo que respecta al grado de curvatura la diferencia desfavorable para México es de 1.6 grados más que en los Estados Unidos, por lo que se tendrá en aumento en la fuerza de tracción necesaria para mover la tonalada de 1.28 libras o sea 0.6 Kgs. que agregados a los 12.13 Kgs. ya calculados, darán una fuerza media necesaria de 12.73 Kgs. por cada tonalada arrastrada.

En los Estados Unidos tomando la misma unidad o sea la tonelada métrica se tendría:

$G = 1,000 \text{ Kgs.} \times 0.003 = \text{-----} 3 \text{ Kgs.}$

Fuerza de tracción necesaria para mover una ton. a nivel.-- 3.5 Kgs.
6.5 Kgs.

Teniendo en consecuencia el siguiente resumen:

Fuerza necesaria para mover una tonalada en México 12.73

Fuerza necesaria para mover una tonalada en Estados Unidos: 6.5

de donde se infiere que en igualdad de condiciones de material rodante, condiciones de vía, servicios de toda clase, en comparación con los -- Estados Unidos de Norteamérica, los ferrocarriles Nacionales de México no pueden aspirar en lo futuro sino a un 51% del rendimiento de los Ferrocarriles Norteamericanos.

24 de Febrero de 1950.-

CAPACIDAD MEDIA POR MAQUINA:

En México ----- 38,500 lbs.

En Estados Unidos: ----- 48,400 lbs.

de donde se desprende que en igualdad de condiciones en todos los servicios con excepción de la fuerza de tracción por unidad, se -- tendrá que México puede rendir un 79.5% de lo que rinde un tren americana- no.

El factor anterior multiplicado por el factor determinado por - la pendiente y grado de curvatura nos dara:

51% X 0.795 ----- 40.6%

el anterior es el rendimiento máximo a que pueden aspirar los Ferro- carriles Nacionales de México con relación al rendimiento de los Fe- rrocarriles de los Estados Unidos de Norteamérica.

Si en la práctica se nota que hay algunas diferencias mayores en el rendimiento de los Ferrocarriles Mexicanos, estas diferencias de- berán atribuirse a todas las causas de carácter técnico y admini- strativo que pueden afectar la eficiencia del ferrocarril, pero podrán ser co- rregidas.

El Presidente de la República, Licenciado Miguel Alemán, viene siguiendo la política de mejorar la fuerza de tracción por unidad (por- máquina), y por este concepto, México puede pasar del 40% de rendimien- to que actualmente puede tenerse con el material de tracción disponible ---a un 51% que es el máximo a que puede aspirar en su rendimiento, el sistema ferroviario mexicano con relación al norteamericano, en virtud de que el carácter montañoso de nuestro País no puede ser eliminado.

DATOS COMPLEMENTARIOS:

PERSONAL CON RELACION AL NUMERO DE MAQUINAS:

	<u>OBREOS:</u>	<u>MAQUINAS:</u>	<u>OBREOS POR MAQUINA</u>
<u>MEXICO:</u>	<u>55,686</u>	<u>860</u>	<u>64</u>
<u>ESTADOS UNIDOS:</u>	<u>974,371</u>	<u>45,614</u>	<u>22</u>

De lo anterior se desprende que México tiene 2.9 veces el personal que tienen de los Estados Unidos por cada máquina o sea:

24 Febrero de 1950.-

Rendimiento del personal de México, con relación al americano --- 34.6%
 Rendimiento máximo posible en las condiciones actuales del -----
 sistema mexicano:----- 40.6%
 Diferencias del servicio mexicano, por demoras, pérdidas de ----
 tiempo etc.:----- 6 %

El 6% anterior con relación a la eficiencia americana --
 significa dentro del sistema total mexicano un 14.7 % que hay que mejorar
 paulatinamente, superando las condiciones de la vía, la organización de -
 los servicios, etc.

RENDIMIENTO EN TONELADAS KILOMETRO.

	<u>TON. KMS.</u>	<u>OBREROS:</u>	<u>TON. KMS. HOMBRE.</u>
<u>MEXICO:</u>	<u>6.757'000.00</u>	<u>55.686</u>	<u>122.000</u>
	<u>Ton. Métricas.</u>		
<u>ESTADOS UNIDOS:</u>	<u>412'000.000.000</u>	<u>994.371</u>	<u>414.000</u>

De lo anterior se desprende que el rendimiento por trabajador
 en México es 3.37 veces inferior en México que los Estados Unidos, lo que--
 significa que el trabajador mexicano de los ferrocarriles, rinde un 30% de lo
 que rinde el trabajador americano y se tendrá:

Rendimiento máximo posible del trabajador mexicano dentro de las
 condiciones actuales del sistema -----40.6% del ren-
 dimiento americano:

Rendimiento actual del trabajador Mexicano:-----30%

Diferencias que hay que corregir en el servicio: -----10.6%, con
 relación al sistema americano, de lo que se desprende que este 10.6% sig-
 nifica un 26% dentro del sistema nacional y es precisamente este factor ---
 de atraso el que hay que eliminar por la vía de la corrección de los servi-
 cios tales como; demoras que bajan la velocidad media, pues debe tomarse en
 cuenta que la velocidad media de un tren de carga es como sigue;

En Estados Unidos: ----- 30 Kms.

En México: ----- 21 Kms.

La velocidad de 30 Kms. es perfectamente alcanzable en la
 República.

24 de Febrero de 1950.-

Todos los factores administrativos y técnicos que demoran el rendimiento habrán de irse corrigiendo paulatinamente, pero a sabidas de que no se podrá rebasar en las condiciones actuales el 40.6% de rendimiento con relación a los ferrocarriles norteamericanos.

Veamos ahora la capacidad de arrastre de un tren en México y Estados Unidos:

En México los trenes de carga llevan una media de 20 carros con peso de 24 toneladas, c/u. y una carga de 31 toneladas.

En los Estados Unidos un tren lleva un promedio de 40 carros (media nacional) que pesa 30 toneladas y lleva una carga de 48 toneladas y se tendrá:

<u>En México 20 X (24 mas 31):</u>	<u>-----65 X 20:</u>	<u>----- 1.100 tons.</u>
<u>Estados Unidos 40 X (30 mas 48)</u>	<u>-----78 X 40</u>	<u>----- 3.120 "</u>

Lo que se desprende que el rendimiento de un tren en México es 2.84 veces más bajo que en los Estados Unidos, es decir, el rendimiento en México es de 35.3% del americano y se tendrá:

Máxima posibilidad de rendimiento del sistema mexicano dentro de las condiciones actuales: ----- 40.6%

Rendimiento actual de un tren mexicano ----- 35.3%

Diferencia por deficiencias en los demás servicios:--- 5.3%

(NOTA).- El 5.3% con relación a la eficiencia americana se traduce en un 13.3% de deficiencia dentro del sistema general mexicano, el cual habrá que corregir enmendando los pequeños errores que haya en la administración.

24 Febrero de 1950.-

SOBRE TRABAJO Y PERIODO DE AMORTIZACION DEL MATERIAL RODANTE TRACTIVO.

Con objeto de determinar el exceso de trabajo a que ha sido sometido el material rodante del sistema de los Ferrocarriles Nacionales México, en comparación con el trabajo desarrollado por el material rodante norteamericano, estudiaremos por separado el material rodante activo (locomotoras) y después el material rodante de carga con objeto de hacer las conclusiones correspondientes, por lo que se refiere a desgaste y consecuentemente a su periodo de amortización.

Comenzaremos por estudiar la fuerza de tracción en relación con las toneladas kilómetro rendidas.

TONELADAS KILOMETRO POR FUERZA DE TRACCION:

<u>ISES:</u>	<u>TONELADAS KILOMETRO:</u>	<u>FUERZA DE TRACCION POR LIBRAS.</u>	<u>TONS. KILOMETRO POR LIBRA DE TRACCION.</u>
XICO:	<u>6.757'000.000</u>	<u>39'525.710</u>	<u>171.3</u>
ADOS UNIDOS:	<u>412.000'000.000</u>	<u>2.200'000.000</u>	<u>187.5</u>

El cuadro anterior analiza sin tomar en cuenta la unidad locomotora, el rendimiento por cada libra de tracción, llegándose a la conclusión de que a cada libra de tracción del sistema mexicano, corresponde en toneladas kilómetro un 91.3% de las toneladas kilómetro que rinde esa misma libra en el sistema de los ferrocarriles norteamericanos.

Ahora bien como técnicamente y tomando en cuenta las condiciones actuales del material rodante del sistema mexicano, no es posible un rendimiento mayor de 40.6% del rendimiento de los ferrocarriles norteamericanos, como ya se vió en la parte relativa, se concluye que el trabajo desarrollado por los ferrocarriles nacionales de México es 2.25 veces mas de lo que corresponde, es decir que está sometido a una sobre carga extraordinaria, que a la larga determinará un desgaste y consecuentemente un periodo de amortización de 44.5% del periodo de amortización acostumbrada en los Estados Unidos, es decir:

Periodo de amortización para el material rodante tractivo
Americano: ----- 25 años.

Periodo de amortización para el material rodante tractivo
Mexicano: ----- 11 años 2 meses.

24 Febrero de 1950.-

Analizamos ahora partiendo de la unidad locomotora y se tendra:

TONELADAS KILOMETRO POR LOCOMOTORA DE FERROCARRIL.

PAISES:	TONELADAS KILOMETRO:	NO. DE MAQUINAS EN SERVICIO.	TONS. KILOMETRO POR LOCOMOTORA.
MEXICO:	<u>6.757'000.000</u>	<u>860</u>	<u>7'850.000</u>
ESTADOS UNIDOS:	<u>412.000'000.000</u>	<u>45.614</u>	<u>9'000.000</u>

El análisis anterior se desprende que las locomotoras del sistema mexicano, estan rindiendo un 87.5% de las toneladas kilómetro que rinde una locomotora del sistema americano, debiendo en igualdad de condiciones, y tomando en cuenta la menor fuerza tractiva media de las locomotoras de los Ferrocarriles Nacionales de México rendir solamente un 40.6%, lo que quiere decir que las locomotoras de los ferrocarriles mexicanos tienen un trabajo 2.16 veces mayor que el de las locomotoras norteamericanas, debiendo en consecuencia reducirse a un 46.3% el periodo de amortización aceptado en los Estados Unidos, es decir:

Periodo de amortización para una locomotora americana: 25 años
 Periodo de amortización para una locomotora mexicana: 11 años y 7 meses

NOTA: De los análisis anteriores se llega a la conclusión de que en números redondos, el periodo de amortización del material tractivo mexicano no debe pasar de 11 años y medio.

Si el señor Presidente de la República continúa su política de mejorar la fuerza tractiva del sistema mexicano, podrá reducirse la sobre carga de éste, mejorando proporcionalmente el periodo de amortización.

Veamos ahora la situación del material rodante:

SOBRE TRABAJO DEL MATERIAL RODANTE DE CARGA Y SU PERIODO DE AMORTIZACION.

Para estudiar la amortización del material rodante veamos el rendimiento en toneladas kilómetro por cada tonelada de capacidad de carga y se tendra:

TONELADAS KILOMETRO POR CADA TONELADA DE CAPACIDAD DE CARGA.

PAISES	NO. DE CARRUS DE CARGA.	CAPACIDAD EN TONS. DE CARGA	TONELADAS KILOMETRO	TONS. KILOMETRO POR TON. DE CAPACIDAD
MEXICO:	17,097	659,379 ton.	6,758'000,00	10,100
ESTADOS UNIDOS:	1'835,736	88'000.000 "	412,000'000,00	4,680

24 de Febrero de 1950.-

Del análisis anterior, que se hizo tomando en cuenta que los carros de carga mexicanos tienen un promedio de 39 toneladas y los carros norteamericanos un promedio de 48 toneladas de capacidad, se desprende que el material rodante de carga del sistema mexicano de un rendimiento 2.16 veces mayor en toneladas kilómetros que el rendimiento de los carros norteamericanos, lo que demuestra la sobre carga de trabajo del sistema mexicano el que obliga a reducir el período de amortización de este material rodante a un 46% del período de amortización que se usa en los Estados Unidos, y se tendrá:

Período de amortización del material rodante de carga norteamericano: ----- 25 años

Período de amortización del material rodante de carga mexicano: 11 años y 7 meses.

Es curioso hacer notar que el período de amortización obtenido para los carros de carga, es igual al período de amortización obtenido para las locomotoras, lo cual demuestra la concordancia entre el trabajo de las locomotoras y los carros.

DOTACION DEL MATERIAL TRACTIVO Y DE CARGA:

Con objeto de ver la situación en que se encuentra la dotación tractiva y con la mira de explicarse la razón de la extraordinaria sobre carga de trabajo que tiene este material en las líneas nacionales, comenzaremos por hacer el análisis de las locomotoras comparando con la dotación de los Ferrocarriles Americanos y se tiene:

<u>AISES:</u>	<u>KILOMETROS DE VIA:</u>	<u>LOCOMOTORAS EN SERVICIO:</u>	<u>KILOMETROS POR LOCOMOTORA.</u>
MEXICO:	<u>13.371</u>	<u>860</u>	<u>15.6</u>
ESTADOS UNIDOS:	<u>393.000</u>	<u>45.614</u>	<u>8.4</u>

NOTA:- Una dotación de 8.4 kilómetros por cada locomotora en los Estados Unidos arroja un rendimiento en toneladas kilómetro 2.2 veces mayor que el rendimiento que técnicamente corresponde a México, es decir: en México, la dotación debería de ser de 7.1 kilómetros por locomotora para prestar el servicio que le corresponde y para ello el País requiere 1.870 locomotoras en servicio y en ese caso, el período de amortización del material tractivo sería de 25 años como en los Estados Unidos.

24 de Febrero de 1950.-

Veamos ahora la situación de la capacidad del material de carga en relación con el número de kilómetros:

<u>PAISES:</u>	<u>KILOMETROS:</u>	<u>CAPACIDAD DE CARGA EN TONS.</u>	<u>TONELADAS DE CAPACIDAD POR KM. DE VIA:</u>
MEXICO:	<u>13.371</u>	<u>659.358</u>	<u>49.3 (1.28 carros por -- kms. de Via,</u>
ESTADOS UNIDOS:	<u>383.000</u>	<u>88'000.000</u>	<u>230 (4.78 carros por -- Km. de Via,</u>

NOTA:.- Como las 230 toneladas por kilómetro de vía que corresponden a la dotación americana de material rodante de carga, significan un rendimiento en toneladas por Kilómetro 2.46 veces mayor del rendimiento que técnicamente corresponde a México, la dotación para el sistema mexicano - deberá ser de 93.3 toneladas por kilómetro en vez de 49.2, lo que significa un incremento en la capacidad de carga, la cual pasará de 659.378 toneladas, a 1'250.000 toneladas, o sea una dotación de 32.000 carros con 39-toneladas de capacidad cada uno, que es la media nacional.

En la forma anterior el período de amortización del material de carga mexicano pasaría de 11.5 años a 25 años.

Vistos los puntos anteriores me permito hacer las siguientes conclusiones:

CONCLUSIONES:

PRIMERA: Los Ferrocarriles Mexicanos (Nacionales de México, necesitan una fuerza tractiva media de 12.73 kgs. para el arrastre de una tonelada de peso (carga y peso de material rodante).

Los Ferrocarriles Norteamericanos, necesitan una fuerza tractiva media de 6.5 Kgs. para el arrastre de una tonelada.

SEGUNDA: Como consecuencia de lo establecido en el punto anterior, el rendimiento en toneladas kilómetro que puede esperar la fuerza tractiva de los Ferrocarriles Nacionales de México, es de 51% del rendimiento de los Ferrocarriles Norteamericanos, en igualdad de condiciones de tiempo de trabajo, personal, servicios de conservación y amortización de material rodante etc.

TERCERA: Como la fuerza tractiva por locomotora en el sistema mexicano es de 79% de la fuerza tractiva media de las unidades del sistema norteamericano, el rendimiento máximo posible con el material rodante disponible en México se reduce a 40.6% del rendimiento en los Estados Unidos.

CUARTA: Si el rendimiento en toneladas kilómetro del material tractivo del

24 de Febrero de 1950.-

País sobrepasa el 40.6% del rendimiento en los sistemas norteamericanos entonces se dará el caso de una sobre carga de trabajo que se traducirá en un proporcional desgaste del material y consecuentemente el acortamiento del periodo de duración y amortización del mismo en México.

QUINTA: Las locomotoras del sistema mexicano tienen un sobre trabajo de 2.2 veces el que les corresponde (40.6% y están rindiendo 87.5% del rendimiento americano), produciéndose el desgaste proporcional consecuente y la reducción de la duración del material y su periodo de amortización que pasa de 25 años (En los Estados Unidos), a 11.5 años en México.

SEXTA: El material rodante de carga, estimado en toneladas de capacidad rinde 2.2 veces lo que rinde el material americano y en consecuencia su desgaste es proporcional y el periodo de amortización del mismo, baja de 2.5 años (En Estados Unidos), a 11.5 en México.

SEPTIMA: Si el material tractivo y rodante se usa mas de 11.5 años, las inversiones por reparación de equipo, crecerán a tal grado, que sustituirán a los gastos de amortización, elevándose extraordinariamente el porcentaje de material en talleres de reparación.

OCTAVA: Para tener periodos de amortización de 25 años, en el sistema mexicano, se necesitan 1.870 locomotoras y 32.000 carros de carga, en vez de las 860 que están en servicio y los 17.000 carros de carga de que dispone el sistema mexicano.

NOVENA: El personal con relación al número de máquinas, es excedido en el sistema mexicano en 15% (parte del cual se encuentra en los talleres de reparación).

DECIMA: El rendimiento en toneladas kilómetro por trabajador, está bajo en un 26% (la principal causa es el margen de exceso de personal ya indicado, y que es de 15%).

RESPECTUOSAMENTE.

ING. JESUS AGUIRRE DELGADO.

(FUENTE: A. G. N. U. P. EXPEDIENTE

513/10).

30 de Marzo de 1950.-

Sr. Lic. Miguel Alemán
Presidente Constitucional de
los Estados Unidos Mexicanos,
P r e s e n t e .

SEÑOR PRESIDENTE:

De conformidad con sus superiores órdenes, procedí a hacer un estudio de la situación económica de la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México, con objeto de estar en aptitud de contestar el programa de investigación, formulado personalmente por usted y que es como sigue:

1o.-Historia del proceso económico de la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México.

2o.-Cuánto se ha prestado a los Ferrocarriles Nacionales de México, con aval del Gobierno Mexicano.

3o.-Cuánto ha donado el Gobierno Mexicano a los Ferrocarriles Nacionales de México, para cubrir los deficientes económicos de dicha Empresa.

4o.-Proporciones entre el servicio de carga y el progreso del País.

5o.-Cual fué el aumento otorgado a los trabajadores durante los años de 1947, 1948 y 1949, tomando en cuenta que a fines de 1946 se aumentaron los sueldos a los trabajadores, los cuales se pegaron hasta 1947 y que las tarifas no se aumentaron en 1946, sino muy ligeramente en 1947.

6o.-Salario mínimo de los trabajadores del ferrocarril.- Salario mínimo del peón de vía.

7o.-Cómo quedó el conflicto económico planteado por la Empresa de los Nacionales de México, ante la Junta de Conciliación y Arbitraje y en virtud de las demandas de los trabajadores a fines de 1948.

8o.-Para nivelar las finanzas de los ferrocarriles, que porción de personal hay que reducir para disminuir en forma proporcional la inversión por concepto de sueldos, salarios y compensaciones.

Además de los puntos anteriores, me permití incluir las esti-

30 de Marzo de 1950.-

maciones sobre capital invertido, periodo de amortización del material rodante (capital amortizable) y el programa, que recomienda la experiencia mexicana para una distribución correcta de los ingresos de los Ferrocarriles Nacionales de México.

En vista de lo anterior, procedo a contestar uno por uno los puntos ordenados por usted.

I.-El estudio se hizo en el cuadro No. 1, que se adjunta y -- que comprende los índices de ingresos, egresos, costos y rendimientos totales por trabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México, abarcando 16 años que corresponden a los periodos de los Ciudadanos Presidentes de la República; General Abelardo L. Rodríguez, General Lázaro Cárdenas, General Manuel Avila Camacho y Licenciado Miguel Alemán (3 años).

II.-En el cuadro No. 2, se incluye en forma especificada, los créditos que se han otorgado a los Ferrocarriles Nacionales de México y de los cuales ha respondido el Gobierno de la Nación que usted preside y cuyo monto es de:

Primer contrato (consolidado) -----	\$ 125'135,000.00
Segundo contrato (consolidado) -----	\$ 111'585,000.00
Tercer contrato, (sin cobertura en el-- Eximbank) -----	\$ 43'250,000.00
Total de créditos avalados por el régimen	\$ 279'790,000.00

III.-El gobierno que usted preside, se vió en la necesidad -- de cubrir el irracional aumento de sueldos, salarios y prestaciones concedido en Octubre de 1946, (dos meses antes de que usted tomara posesión del Gobierno), con una serie de subsidios que se especifican en el cuadro No. 2, y que unidos al pasivo flotante y al 10% sobre ingresos que corresponden al impuesto de los ferrocarriles, arrojan el siguiente resultado;

Subsidios concedidos por el régimen presidido por usted (tres años) -----	\$ 233'587,963.88
Subsidios interiores (de 1926 a 1946 o sean 11 años:---)	\$ 291'395,171.86
TOTAL de subsidios concedidos; -----	\$ 524'983,135.74

IV.-Con objeto de estudiar a fondo la relación que existe ---

30 de Marzo de 1950.-

Entre el servicio de carga y el progreso del País, se formularon los cuadros Nos. 3, 4, 5, 6, y 7 que abarcan el movimiento de progreso que tiene experimentando la Nación en materia de producción y consumo, de los diferentes campos de actividad productiva o sean:

Forestales, Ganaderos, Mineros, Inorgánicos en general, o Industriales.

Del estudio concentrado que contiene el cuadro No. 3, se desprende que mientras el progreso del servicio de carga de los Ferrocarriles Nacionales de México, ha sido de 12.3% entre los años de 1946 y 1950, el progreso nacional, monta ya al 30% en el mismo periodo, haciendo renglones en los que el progreso ha ido muy lejos como son los casos de:

<u>Petroleo</u> ; con-----	<u>51%</u>
<u>Inorgánicos</u> en general con -----	<u>38%</u>
<u>Agrícolas</u> con -----	<u>37%</u> , especialmente el algodón y otros productos y por último, la <u>Industria de Transformación</u> en --

donde hay casos como el del Azúcar en que -- el progreso ha sido de ----- 89% sobre la producción de 1946.

Sin embargo en la distribución del servicio de carga de los Ferrocarriles Nacionales de México, se nota una marcada preferencia para los productos minerales, pues mientras el progreso del servicio de carga es de 12.3%, los minerales reciben un aumento de 43% en su servicio de carga, hasta dejar ampliamente satisfechas las necesidades de este sector y en cambio el progreso nacional en volumen de este campo de producción, es de 30.5% y eso debido a que en 1946 la producción minera de México, registró uno de los puntos mas bajos de toda su historia. En cambio el servicio de carga para la producción agrícola sufrió una merma de 5.3%, no obstante que la producción nacional ha aumentado en 37.3%.

La producción forestal sufrió una merma en el servicio de transporte de 3.6%, no obstante que su rendimiento se ha más que duplicado y por lo que respecta a otros productos como el cemento y el azúcar, el servicio ha disminuido en el caso del primero en 11% no obstante que la producción ha aumentado en 17.2%, y en el caso del segundo, el servicio ha aumentado muy ligeramente y la producción aumentó en 89%.

La preferencia concedida a los minerales, está originando a los ferrocarriles Nacionales de México una pérdida de \$ 39'083.372.03, pues los costos de arrastre de tonelada kilómetro son de 6.069 centavos y la tarifa media es de 3.52 centavos, habiendo una pérdida de 2.55 centavos, por cada tonelada kilómetro o sea un 42% del costo del transporte.

30 de Marzo de 1950.-

V.-Los aumentos otorgados a los trabajadores durante los años-- de 1947, 1948 y 1949 en materia de salarios, son como sigue:

1947 -----	\$ 10'096,834.44
1948 -----	\$ 5'205,847.92
1949 -----	\$ 938,147.28
TOTAL en salarios:-----	<u>\$ 16(240,829.64</u>

La anterior es la cifra que corresponde al aumento de salarios concedi-- dos por usted. Ahora bien, se han hecho las siguientes erogaciones en - materia de prestaciones:

7 Hospitales:-----	\$ 4'600,000.00
Terrenos para colonias de --	
trabajadores:-----	\$ 5'000,000.00
Mejoría de las jubilaciones--	
menores de <u>\$300.00</u> :-----	\$ 500,000.00
TOTAL: -----	<u>\$10'100,000.00</u>

En resumen se tiene:

Aumentos de salarios concedidos por el	
régimen:-----	\$ 16'240,829.64
Prestaciones:-----	<u>\$ 10'100,000.00</u>
Total de salarios y prestaciones:-----	<u>\$ 26'340,829.64</u>

Ahora bien, como el incremento de salarios que se concedió a fines de -- 1946, fueron pagados por el régimen que usted preside, esta mejoría de - salarios afectó en realidad y surtió sus efectos dentro de la Administra-- ción actual y en consecuencia se tendrá que el Gobierno presidido por -- usted, ha pagado aumentos de salarios por:

Concedidos en 1946 (octubre)-----	\$ 77'421,926.64
Concedidos de 1947 a 1949:-----	\$ 16'240,829.64
TOTAL de salarios pagados por la Admi--	
nistración actual:-----	<u>\$103'762,756.28</u>

Para cubrir el enorme deficiente provocado por el aumento de sa-- larios de fines de 1946, no se tuvo ningún arbitrio substancial pues en- 1947 se aumentaron en 5% las tarifas de carga lo cual produjo ----- \$ 13'000,000.00

30 de Marzo de 1950.-

Lo anterior condujo a los Ferrocarriles a una situación de-----
desastre pues los salarios y compensaciones llegaron a constituir el 85%
de los ingresos totales el año de 1948 y el coeficiente de operación de-
las líneas nacionales, llegó a ser de 122.4% es decir una pérdida de ---
22.4% (\$ 94'236.001.37), sobre los ingresos, debiéndose tener en cuenta
que en cualquiera explotación racional de Ferrocarriles, los gastos por-
salarios constituyen aproximadamente el 60% del ingreso.

Para cubrir la bancarrota indicada se tubo que recurrir al au-
mento de tarifas cuyo incremento medio fué de 34.6%, pero debe aclararse
que mientras los trabajadores han aumentado sus salarios en un 20% de --
1946 a 1950, los ingresos de la Empresa por trabajador han aumentado en-
un 25.5% en el mismo período, con lo que se pagan el 20% de aumento a --
los trabajadores y el 5.5% de desfalco que por trabajador tuvo la Admi-
nistración de los Ferrocarriles durante el ejercicio de 1946. En resu-
men lo anterior quiere decir que el corriente año se nivelarán los ingre-
sos y los egresos de los Ferrocarriles, no habiendo en consecuencia nin-
guna justificación para ir directa y conscientemente a la bancarrota con
un nuevo aumento de salarios, el cual podrá concederse cuando los ingre-
sos hayan permitido incluir en los gastos el renglón de amortización de
material rodante, y exista un sobrante para cubrir impuestos y aumento -
de salarios dado que, por la política social del Gobierno de la Repúbli-
ca, los ferrocarriles no son Empresa de lucro y no consideran ganancias.

VI.-El salario mínimo en las diferentes zonas es como sigue:

Primera Zona:-----	\$ 227.64	por mes.
Segunda Zona:-----	\$ 231.36	" "
Tercera Zona:-----	\$ 247.46	" "
Frontera y Costas:-----	\$ 287.56	" "
Tampico:-----	\$ 331.22	" "

El salario mínimo del Peón de Vía, corresponde a las cuotas ---
anteriores y por lo que respecta a los talleres, el salario mínimo es --
de: \$ 219.47 o sea una cuota diaria de \$ 7.31

Estos salarios son muy superiores a los salarios mínimos lega-
les. Además el salario medio nacional del sistema de los ferrocarriles -
Nacionales de México, monta a:-----\$ 17.10 diarios y entre el-
personal sindicalizado, el salario medio-----
nacional es de:-----\$ 14.00

VII.-Es conveniente destacar que el conflicto económico plante-
do ante la Junta de Conciliación y Arbitraje, en virtud del acuerdo Pre-
sidencial de noviembre de 1948, no consideró reajustes, o reducciones de
trabajadores, habiéndose respetado en forma íntegra los tabuladores de -
salarios, es decir, el personal no sufrió lesión alguna en su economía.-

30 de Marzo de 1950.-

ni fué separado de su puesto, no obstante el evidente exceso que hay --- en el sistema.

Con el contrario y como se vió en el punto anterior, se han seguido haciendo nivelaciones de salarios y compensaciones de estricta justicia, que unidas a las prestaciones, ya montan a \$ 26'340,829.64. No obstante, se obtuvieron ventajas en la reducción del tiempo extra, vacaciones, etc. así como medidas de orden tendientes a rescatar el principio de autoridad, estableciéndose la disciplina necesaria para una Administración eficaz.

Con el aumento de tarifas cuya media nacional fué de 34.6% se logró aumentar los ingresos en \$ 95'000,000.00 en la carga, esperándose nivelar las finanzas del sistema durante el curso del presente año.

VIII.-Con objeto de responder a esta pregunta, recurrimos exclusivamente a la experiencia mexicana:

En 1931 los Ferrocarriles se manejaban con 56 hombres por cada locomotora. La fuerza tractiva por trabajador era de 786 libras. En la actualidad, se tienen 63.8 trabajadores por locomotora y una fuerza de tracción por trabajador, de 742 libras, no obstante la evidente mejoría que ha habido en la fuerza tractiva de las unidades del Ferrocarril pues mientras en 1931, la fuerza tractiva media por locomotora era de 32,000 libras, en 1950 es de más de 40,000 libras.

Sin embargo, partiendo de lo que la experiencia mexicana nos indica, es decir de 726 libras por trabajador, como mínimo y tomando en cuenta que en la actualidad se dispone de 742 lbs. por obrero, se impone la necesaria reducción de un 5.9% del personal, lo que originará un ahorro de \$ 20'466,590.10, reduciéndose la inversión por salarios al 52.68% del ingreso general de los ferrocarriles, cantidad muy cercana al tope norteamericano del 60%, pues en la actualidad tienen un 55% solamente.

Los otros gastos de los Ferrocarriles (eliminando los salarios) han sufrido el siguiente proceso durante 16 años de Administración:

<u>1934</u> :	<u>22.9%</u>	del ingreso total
<u>1935</u> :	<u>28.13%</u>	" " "
<u>1940</u> :	<u>30.61%</u>	" " "
<u>1946</u> :	<u>36.24%</u>	" " "
<u>1948</u> :	<u>37.38%</u>	" " "
<u>1949</u> :	<u>35.25%</u>	" " "
<u>1950</u> :	<u>33.35%</u>	" " "

De lo anterior se desprende que la buena administración, ha reducido los gastos de:-----37.38% en 1949
●:-----33.35% en 1950.

En vista de lo anterior y reducidos los gastos por salarios en-

30 de Marzo de 1950.-

5.9% se tendrá el siguiente plan de distribución de los ingresos:

Salarios:-----	62.68%	del ingreso total
Otros gastos:-----	<u>33.3 %</u>	" " "
Gastos totales:-----	95.98%	" " "
Sobrante:-----	4.02 %	-----

Ahora bien, como los Ferrocarriles Nacionales de México, tienen a inversión de:

Locomotoras: (Dls. 1.50 X lb. de tracción y considerando - 42'888,158 lbs. del sistema) ----- \$ 555'000,000.00

Material rodante (diferentes precios por cada po de carro) ----- \$ 865'000,000.00

TOTAL del material rodante y tractivo: \$1,420'000,000.00

El valor de las vías es de aproximadamente \$ 70,000.00 por kiló tro y se tiene:

Valor de los 13'334,840 metros de vía del sistema:----- \$ 933'438,800.00

Monto total de la inversión:----- \$2,353'438,800.00

Como la conservación está considerada dentro del concepto "Otros Gastos", que monta al 33.3% del ingreso general de los ferrocarriles, nos plantearemos exclusivamente la amortización del material rodante.

Como el periodo de amortización del material rodante es de 12 años, habría de considerarse como amortización, aproximadamente 118'000,000.00 por año, y como ya se dispone de un 4.02% de sobrante, que significa 21'914,286.30 se tendría:

Necesidades de amortización:----- \$118'000,000.00

Sobrante disponible:----- 21'914,286.30

Necesidades que habra que cubrir con otros arbitrios:----- \$ 96'085,713.70

Esto constituye un 17.6% sobre el ingreso total, porcentaje de incremento

30 de Marzo de 1950.-

a las tarifas totales de pasaje, carga, express, etc. para cubrir esta cantidad necesaria.

Ahora bien, si se hace gravitar sobre el ingreso de carga, la cantidad que nos ocupa (96'085,713.70), constituye un 23.4% del ingreso de carga, porcentaje que dá el incremento que habrían de sufrir las tarifas de carga. Y si se aprueba el aumento general de las tarifas en cualquiera de las dos formas antes dichas, la distribución de los gastos será:

Salarios:-----	\$ 340'000.000.00	53.2 %
Otros Gastos:-----	\$ 182'000.000.00	28.4 %
Amortización:-----	\$ 118'000.000.00	18.4 %
	<u>\$ 640'000.000.00</u>	<u>100 %</u>

Según la distribución anterior, los salarios montan a un 53.2% del ingreso general, lo que tampoco es extraño a la experiencia mexicana pues en los años de 1934 y 1935, los salarios montaron al 50.5% y al 49.1% de los ingresos generales respectivamente.

En vista de lo anterior Señor Presidente, me permito someter a la superior consideración de usted, las siguientes:

CONCLUSIONES.

PRIMERA: El ingreso individual por trabajador por concepto de salarios y compensaciones de 1934 a 1950, marca un índice de 435 o sea un aumento de 335%; en cambio los ingresos de la Empresa por trabajador, pasaron de \$2,935.00 anuales a \$9,420.00 en el mismo periodo, o sea un índice de 321 que significa un incremento de 221%.

Por la razón antes dicha, no es posible defender una política de incremento de salarios cuando éstos han aumentado 335% por individuo y el trabajador ferrocarrilero no ha rendido más que un incremento de 221% a la Empresa.

Como los trabajadores recibieron de 1946 a 1950 un incremento de 20.1% en sus salarios, y los ingresos generales de los Ferrocarriles aumentaron en 25.5% por trabajador, como consecuencia del aumento de tarifas y del 10% de aumento en el rendimiento en toneladas kilómetro por trabajador, se concluya que con el 25.5% de referencia se paga el 20.1% de aumento de salarios y el 5.4% que por trabajador corresponde en el desfaldo de los ferrocarriles, en el ejercicio de 1946, concluyéndose finalmente que el incremento se ha absorbido y que los ferrocarriles deben nivelar sus ingresos en el corriente año.

SEGUNDA: El incremento en el rendimiento de carga de los ferrocarriles fue de 12.2% de 1946 a 1950 y en cambio el rendimiento por trabajador en toneladas kilómetro fue solamente de 10.3% pero no se debe exclusivamente al factor humano y a la buena organización, sino que el 5.2% corresponde al incremento de fuerza tractiva por trabajador, que es la consecuencia de la política presidencial de mejorar el sistema tractivo comprando

30 de Marzo de 1950.-

mejores locomotoras y el resto o sea un 5% puede atribuirse a la mejora de la administración, condiciones de vía, responsabilidad de los trabajadores, etc.

TERCERA: Cuando la fuerza tractiva de las locomotoras era de 32,000 libras como media nacional, se tenía una fuerza tractiva media por trabajador de 786 libras y ahora que la fuerza tractiva media por locomotora pasa de 40,000 libras, se tiene una fuerza de tracción de 742 libras por trabajador, y éso después de tres años de la administración actual, que recibió este factor con 703 libras por trabajador en 1946.

La conclusión lógica de lo anterior es que ha un evidente exceso de personal pues no se justifica que aumentando la fuerza tractiva de las locomotoras, disminuya la fuerza tractiva por trabajador, y en vista de ello se estima que existe un 5.9% de exceso de personal, para igualar con lo que la experiencia mexicana nos ha demostrado.

CUARTA: Para nivelar las finanzas de los Ferrocarriles, se impone la reducción en las erogaciones por concepto de salarios y compensaciones de un 5.9% para reducir el porcentaje de esta inversión a un 62.7% que es ligeramente superior al ideal de los sistemas del mundo (60%), cosa que no tiene nada de extraordinario puesto que en México de 1934 a 1940 se operó con porcentajes de 50, 49 y 50% de las erogaciones totales.

QUINTA: Como el 4% de los ingresos totales, que se obtendría como remanente o ganancia, como consecuencia de la reducción de 5.9% de las erogaciones por salarios, no bastaría a cubrir las necesidades de amortización del material rodante que montan a \$ 118'000.000.00 anuales (considerando un periodo de amortización de 12 años y con valor del capital amortizable o sea el material rodante, de \$ 1.420'000.000.00), porque el monto de dicho remanente sería solamente de: \$ 22'000.000.00, habría necesidad de aumentar las tarifas generales de carga, express, pasaje, etc. en un 17.6% para cubrir los \$ 96'000.000.00 o bien, aumentar las tarifas de carga en un 23.4%.

Para justificar lo anterior, se tiene;

Incremento de las tarifas de <u>1934 a 1950</u> -----	<u>134%</u>
Incremento del costo de la vida;-----	<u>443%</u>
Incremento de los precios de:	
<u>ARROZ:</u> -----	<u>373%</u>
<u>CARNE:</u> -----	<u>867%</u>
<u>TRIGO:</u> -----	<u>312%</u>
<u>AZUCAR:</u> -----	<u>276%</u>
<u>CARBON:</u> -----	<u>248%</u>
<u>MANTECA:</u> -----	<u>329%</u>

30 de Marzo de 1950.-

SEXTA: Indudablemente que el 5.9% en que deben reducirse las erogaciones por concepto de salarios, van a significar más de ese porcentaje en el número de obreros, pues se da el caso de que los trabajadores del Departamento de Vía, destinados a la ampliación y construcción de nuevas vías y cuya función es accidental, forman un conjunto de 169 cuadrillas de 26 personas o sean 4,934 trabajadores (que equivale al 7.6% del personal de los Ferrocarriles), que al terminar el trabajo extraordinario que están realizando no tienen motivo para continuar en la Empresa.

Los salarios de este personal son de: ----- \$ 13,601,537.28 o sea un 3.8% de la erogación total en salarios, faltando solamente ----- \$ 8,000,000.00 por reducir después de este reajuste de personal supernumerario, y el Sindicato de Trabajadores debe convenir en que la función de estos trabajadores es estrictamente accidental, no debiendo continuar gravitando sobre la economía de los ferrocarriles con perjuicio del público, de la Empresa, del Gobierno y fundamentalmente de los mismos trabajadores, al reducir su eficiencia en forma extraordinaria y consecuentemente sus posibilidades de mejora. Por supuesto que este reajuste se hará al terminar el ensanchamiento de la vía de Oaxaca.

SEPTIMA: Según el cuadro que se adjunta, mientras el costo de la vida ha aumentado un 444.1% en 16 años, las tarifas han aumentado un 134.6% con lo que se demuestra que el régimen revolucionario del País, ha seguido la política de no contribuir al incremento del costo de la vida con el aumento de tarifas, pues estas han aumentado la cuarta parte del incremento general de precios. Y por lo que respecta a los salarios, la inversión ha aumentado 590%, habiendo seguido en consecuencia una carrera más rápida que el costo de la vida, lo que demuestra la protección que han recibido los asalariados de parte de los regímenes revolucionarios para mejorar sus condiciones de vida. Llama la atención que no obstante la vertiginosa carrera inflacionista de todos los Países del mundo, desde la terminación de la guerra, el incremento del costo de la vida en México, haya sido de 30% de 1946 a 1950, máximo si se toca en cuenta las dos sucesivas devaluaciones de moneda que significaron un 78% de pérdida, con relación al tipo de \$4.85 por dólar, o sea un 44% con relación al tipo de \$8.65.

DINAMICA DE LOS INDICES DE TARIFAS DE FF.CC. SUELDOS Y COSTOS DE VIDA.

	<u>INDICE DE TARIFAS.</u>		<u>INDICE DE SUELDOS.</u>		<u>INDICE DEL COSTO DE VIDA</u>	
	<u>1934.</u>	<u>1946.</u>	<u>1934</u>	<u>1946</u>	<u>1934</u>	<u>1946</u>
1934	100	57.8	100	27.6	100	27.6
1935	97.1	56.0	107.5	27.0	107.4	31.5
1940	104	60.2	184.5	40.8	157.0	41.8
1946	173	100	580.0	100	416.0	100
1948	180	104.2	680	116	497	119.10
1949	234	134.6	687	115.2	524.0	125.6
1950	234	134.6	690	120.1	544.1	130.3
----	---	-----	-----	-----	-----	-----

30 de Marzo de 1950.-

OCTAVA: Como la media nacional de número de carros por tren es de 21, y existiendo en el sistema 24,121 carros haciendo el servicio de carga, de los cuales 10,700 pertenecen a los ferrocarriles Nacionales, 7,450 son alquilados de las Empresas Americanas y 5,971 son propiedad de Empresas particulares, se concluye que para movilizar con eficacia este material rodante de carga, se necesita que los ferrocarriles dispongan de 1,150 locomotoras en vez de 908 de que disponen actualmente lo que se traduce en un incremento de 242 locomotoras.

Con lo anterior Señor Presidente, creo haber dado cumplimiento a sus superiores órdenes.

RESPECTUOSAMENTE.

ING. JESUS AGUIRRE DELGADO.

(FUENTE: A. G. N. U. P. EXPEDIENTE 513/10).