

2g  
21

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**  
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTONOMA

---

**"LA INSURGENCIA SINDICAL EN MEXICO:  
EL CASO DE LOS FERROVIARIOS,  
PRIMERA APROXIMACION"**

**T E S I S**

**Que para optar por la Licenciatura de Sociología**

presenta

**ANA LUISA GALVAN CHAVEZ**

México, D. F.

1983



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.

*“Yo diría que urge una verdadera revolución democrática, porque sin autentificar la vida nacional, sin revalorizar nuestros objetivos nacionales, sin la participación consciente y libre de las grandes masas, difícilmente podríamos enfrentar con éxito las presiones internas y externas que resentimos constantemente.*

*El aire fresco de la democratización debe entrar en todos los sectores y remover los intereses creados que se han petrificado y estorban la marcha progresista del país”.*

RAFAEL GALVÁN

*“El sistema de control sobre los sindicatos obreros se caracteriza por la suplantación de la voluntad de los trabajadores, por la supresión completa de las normas democráticas y la imposición de direcciones postizas que tienen a su cargo la tarea permanente de sustituir la función natural de los sindicatos, convirtiéndolos en instrumentos al servicio de los patrones y del gobierno. Este sistema de control se ha generalizado por la intromisión permanente del gobierno en el seno de los sindicatos; es un sistema que niega de plano la participación de los trabajadores en la vida sindical, arrebatándoles sus instrumentos de lucha organizada. Un análisis objetivo nos lleva, por consiguiente, a la conclusión de que la supresión de la democracia sindical ha dado lugar a una regimentación de naturaleza totalitaria de los sindicatos, situación que impone la tarea de reivindicar la naturaleza de los sindicatos, de restablecer su autenticidad, de rescatar su representación y funcionamiento propiamente sindicales”.*

De los MATERIALES DE DISCUSION para la construcción del MOVIMIENTO SINDICAL REVOLUCIONARIO (msr).

## C O N T E N I D O

Presentación .....	17
Introducción .....	21
I.— Desarrollo del gremio ferroviario antes de la constitución del sindicato ferrocarrilero (Panorámica) .....	25
II.— Formación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) .....	41
III.— Movimientos en el gremio ferroviario: “charrazo” y “movimiento tortuguista” (1954) .....	55
IV.— Insurgencia en el gremio ferrocarrilero 1958-1959 .....	67
V.— Estructura del STFRM .....	87
VI.— Burocracia Sindical Ferrocarrilera .....	97
VII.— La Insurgencia ferrocarrilera de 1971 .....	107
VIII.— Grupos democráticos dentro del sindicato ferrocarrilero (¿Qué piensan los dirigentes?) .....	115
IX.— Situación actual del gremio ferroviario .....	129
Consideraciones finales .....	135
Bibliografía consultada .....	141

## P R E S E N T A C I O N

Se entiende por insurgencia sindical, un movimiento surgido entre la clase obrera que tiende a democratizar al movimiento obrero en general y a rescatar la autodeterminación de los sindicatos autentificando su funcionamiento con la participación de los trabajadores en particular.

La insurgencia sindical en México es un fenómeno cuyos antecedentes y proyecciones son de la mayor importancia. Para conocerla, es preciso estudiar las fuentes históricas del movimiento obrero, así como la historia misma de nuestro país en la que ésta se desenvuelve.

En cuanto a sus proyecciones, la insurgencia sindical aporta experiencias y programas que registran esfuerzos por abatir estructuras antidemocráticas; intenciones por armar ideológicamente a los obreros; señalamientos de rumbos para alcanzar objetivos de reivindicación social y nacional que, tomados en su conjunto, van articulando una concepción propia de la clase obrera sobre los problemas del país que tiende a construir un proyecto nacional y abrir la perspectiva de su independencia ideológica.

El rescate de los sindicatos por parte de los trabajadores forma parte de una lucha contra la desviación histórica del país, determinada por el abandono de los

lineamientos de desarrollo que correspondían a los postulados Constitucionales a favor de un sistema que fue subordinando nuestra economía a los intereses del imperialismo. Esta substitución en la concepción del desarrollo impuso la necesidad de ejercer sobre la clase obrera un control que se perfeccionó y endureció a través de los años, hasta el punto de desnaturalizar la mayoría de los sindicatos.

La respuesta a este proceso antidemocrático es la insurgencia obrera; es una respuesta que se ha dado, y se sigue dando, desde diversos puntos de vista y con planteamientos estratégicos diferentes.

La integración relativa al nacimiento y desarrollo de la clase obrera, así como el análisis de las influencias ideológicas y programáticas y, necesariamente, el estudio cuidadoso de la realidad objetiva que ha condicionado conciente o inconcientemente la acción propia de la clase trabajadora, definen un vasto panorama que no podría ser abordado en una tesis de esta naturaleza; por lo cual, en el desarrollo de este trabajo nos detenemos en momentos de la vida del gremio que a nuestro modo de ver han sido relevantes como: la creación del sindicato (primer sindicato nacional por rama de actividad en el país), la administración obrera (en el sexenio cardenista 1938), el "charrazo" (1948, nueva modalidad de control obrero), la insurgencia de 1958/1959 así como la insurgencia de 1971; momentos que además de ser importantes han demostrado cómo la insurgencia sindical entre los trabajadores del riel ha sido una constante que ha definido en gran parte su trayectoria —su vida— y cómo en momentos coyunturales ésta (la insurgencia) se ha manifestado claramente.

Con este trabajo pues, no pretendemos dar una visión histórica exhaustiva, sino como mencionamos anterior-

mente, resaltar cómo la insurgencia ha estado latente en el gremio ferroviario.

Resulta claro, sin embargo, que debemos abordar los problemas en su realidad específica y no atenernos a esquemas que son, en el mejor de los casos, adaptaciones de análisis extraños o bien enjuiciamientos que, repetimos, deben interpretarse con el mayor rigor histórico.

Al obrero se le denigra o se le enaltece, pero no siempre se le ubica en su realidad objetiva.

Muchas veces se habla del obrero sin contar con los elementos suficientes para ponderarlo en cualquier sentido, se le desconoce. Y lo mismo ocurre con el movimiento sindical.

No faltan teóricos que pontifican sin haberse acercado jamás a las organizaciones obreras.

En nuestras búsquedas en los libros, en las investigaciones directas, en fin, en el curso de los esfuerzos realizados para acercarnos a la clase obrera, hemos advertido con cierta claridad que se trata sin duda de una clase social agobiada por infinidad de problemas, de incomprendiones y de presiones, víctima de toda clase de carencias y doblegada casi siempre por la necesidad extrema. Pero se trata, sin duda, de una clase social dueña del porvenir.

Al afinar nuestra curiosidad sobre los problemas de la clase obrera, encontramos en la insurgencia sindical un rico abrevadero que nos permite acercarnos al conocimiento real de cuestiones importantes y trascendentales.

La insurgencia obrera es una respuesta a la injusticia social, lo que ya es decir mucho, pero es sobre todo una instancia a favor de un orden social justo.



## INTRODUCCION

El rezago histórico de nuestro país lo condenó a ser fuente de materias primas de países más adelantados desde el punto de vista económico. En estas condiciones fue que se introdujo el ferrocarril. Invadir nuestro mercado con la producción industrial y extraer materias primas, nuestra riqueza natural que estábamos imposibilitados para aprovechar y defender, era una de las tantas tareas que el nuevo sistema de transporte debía cumplir.

La empresa ferroviaria era un negocio en sí misma, pero comportaba todo un plan de expropiación económica, en el cual las mismas empresas hacían todo lo que podían para "abultar" sus beneficios, sus ganancias.

La combinación de intereses del inversionismo extranjero activaron sin duda nuestro crecimiento económico pero, al mismo tiempo, parasitaron de tal modo nuestra economía que surgieron contradicciones y conflictos, entre los cuales generaron los antecedentes de la lucha de los trabajadores ferrocarrileros.

Las empresas ferroviarias no se distinguieron precisamente por ampliar sus sistemas y mejorar su servicios; buscaron siempre obtener los mayores rendimientos de sus instalaciones y equipos. El desgaste natural y el envejecimiento inevitable fueron notablemente incrementados durante el período de lucha armada del movimiento revolucionario (1910-1917):

La falta de rehabilitación oportuna y necesaria fueron disminuyendo la importancia del negocio ferroviario, al mismo tiempo que sus empresarios buscaban obtener mayores beneficios con reclamaciones de toda naturaleza.

Las concesiones permitían conjugar presiones diplomáticas con especulaciones políticas.

Los bajos coeficientes de operación, resultado al mismo tiempo del abaratamiento del servicio y de toda suerte de especulaciones financieras, obligaron al gobierno a subsidiar a las empresas y constituyeron la base política antiobrera de los ferrocarriles.

Los conflictos laborales, como expresión del agravamiento de las contradicciones de las empresas con el país, aceleraron el proceso de nacionalización de los ferrocarriles.

Pero si bien la nacionalización lograba erradicar el inversionismo extranjero de un enclave económico fundamental, la falta de recursos internos para hacer frente a la necesidad de rehabilitar, ampliar y modernizar el sistema ferroviario, no permitió superar la fuente de conflictos con los trabajadores, que se veían imposibilitados de obtener alguna mejoría en sus cada vez más difíciles condiciones de vida y de trabajo.

Los sucesivos gobiernos revolucionarios, por su parte, no encontraban alternativas viables para resolver los problemas dando lugar a que una y otra vez los conflictos estallaran, en tal forma que no se encontró otra salida que ofrecer a los obreros ferroviarios la administración de las empresas.

Pero la "administración obrera" (1938) estaba condenada a fracasar. Con sólo "apretarse el cinturón" no se podía lograr de ninguna manera el acopio de recursos, de tal modo cuantiosos, que requería este tipo de

empresa para operar normalmente y, mucho menos, para hacer frente a las necesidades de rehabilitación o siquiera mantenimiento normal.

Además, la "administración obrera" era una signo ominoso para la burguesía y el imperialismo, así que hicieron todo lo posible para echar por tierra una experiencia mal concebida y, sin embargo, demostradora de la energía inagotable de los trabajadores y prenda de su patrimonio indiscutible.

Vuelve la administración de los ferrocarriles al gobierno (1940) y regresan los conflictos que lo enfrentan a los trabajadores. En gran parte además, de las difíciles condiciones heredadas, los conflictos laborales en los ferrocarriles expresan tanto los resultados de haber dejado la nacionalización a mitad del camino por no introducir un cambio en las relaciones de producción que corresponden al cambio operado en la propiedad de las empresas ferroviarias, como a la circunstancia de que se tome al sector nacionalizado de la economía como fuente de acumulación capitalista y entidad para subsidiar las empresas del inversionismo extranjero.

Además es de fama pública la corrupción que tiene en los ferrocarriles uno de sus bastiones principales.

Desde entonces, los ferrocarriles necesitan de una reestructuración a fondo y, naturalmente, se requiere modernizar el equipo y ampliar las instalaciones y los servicios.

Pero, básicamente, hace falta llevar la nacionalización hasta sus últimas consecuencias y abrir el proceso respectivo estableciendo un sistema de cooperación entre empresa nacionalizada-trabajadores, democratizando la gestión industrial y asegurando firmemente el interés de los trabajadores.

La participación de los ferroviarios en la insurgencia

sindical se explica por su larga trayectoria de lucha.

La aportación de los trabajadores ferrocarrileros a la insurgencia obrera alcanzó enorme significación: el movimiento de 1958/1959 representa desde este punto de vista uno de los momentos culminantes.

En él se puso en juego la decisión combativa, el entusiasmo que caracterizó a sus movilizaciones, la firmeza del gremio y, frente a un esfuerzo que se elevó a grado heroico, la conspiración generalizada para aplastar a quienes defendían, junto con sus derechos democráticos, mejores condiciones de vida y de trabajo. Movimiento cuya importancia tuvo que ver también con la ubicación de la empresa en un sector nacionalizado de la economía especialmente conflictivo.

Las victorias y los fracasos de los ferroviarios se registran como experiencias del movimiento obrero y, por tanto, son parte del arsenal de la insurgencia.

Revisar esas experiencias en la perspectiva de llevar adelante la insurgencia sindical y, liberado el movimiento obrero, orientando su marcha hacia los objetivos superiores de la nación.

La insurgencia sindical representa históricamente los intereses fundamentales de la clase obrera. Su victoria está asegurada. Pero es preciso discernir estrategias y tácticas adecuadas, forjar la unidad en el pensamiento y en la acción.

El turno es de los obreros.

## **CAPÍTULO PRIMERO**

# **DESARROLLO DEL GREMIO FERROVIARIO ANTES DE LA CONSTITUCION DEL SINDICATO FERROCARRILERO (Panbrámica)**

En la historia del movimiento obrero de nuestro país, tocó a los trabajadores ferrocarrileros la difícil, pero a la vez honrosa, tarea de ser parte destacada de la vanguardia del resto del movimiento obrero mexicano.

Ha sido a ellos a quienes una y otra vez se ha acusado de “traidores a la patria”, a los que les debemos la mexicanización de las vías férreas no obstante, que éstas se han hecho gracias al esfuerzo y al dinero del pueblo mexicano.

Sobre la mexicanización de las vías férreas, cabe recordar que fue en el año de 1909 cuando los ferroviarios mexicanos, encabezados por Felipe Pescador, dan un gran paso en ese sentido; ya que los trabajadores extranjeros —principalmente norteamericanos— creyéndose insustituibles, se van a un movimiento de huelga dando por resultado el que finalmente se les reconociera su tantas veces negada capacidad a los trabajadores mexicanos.

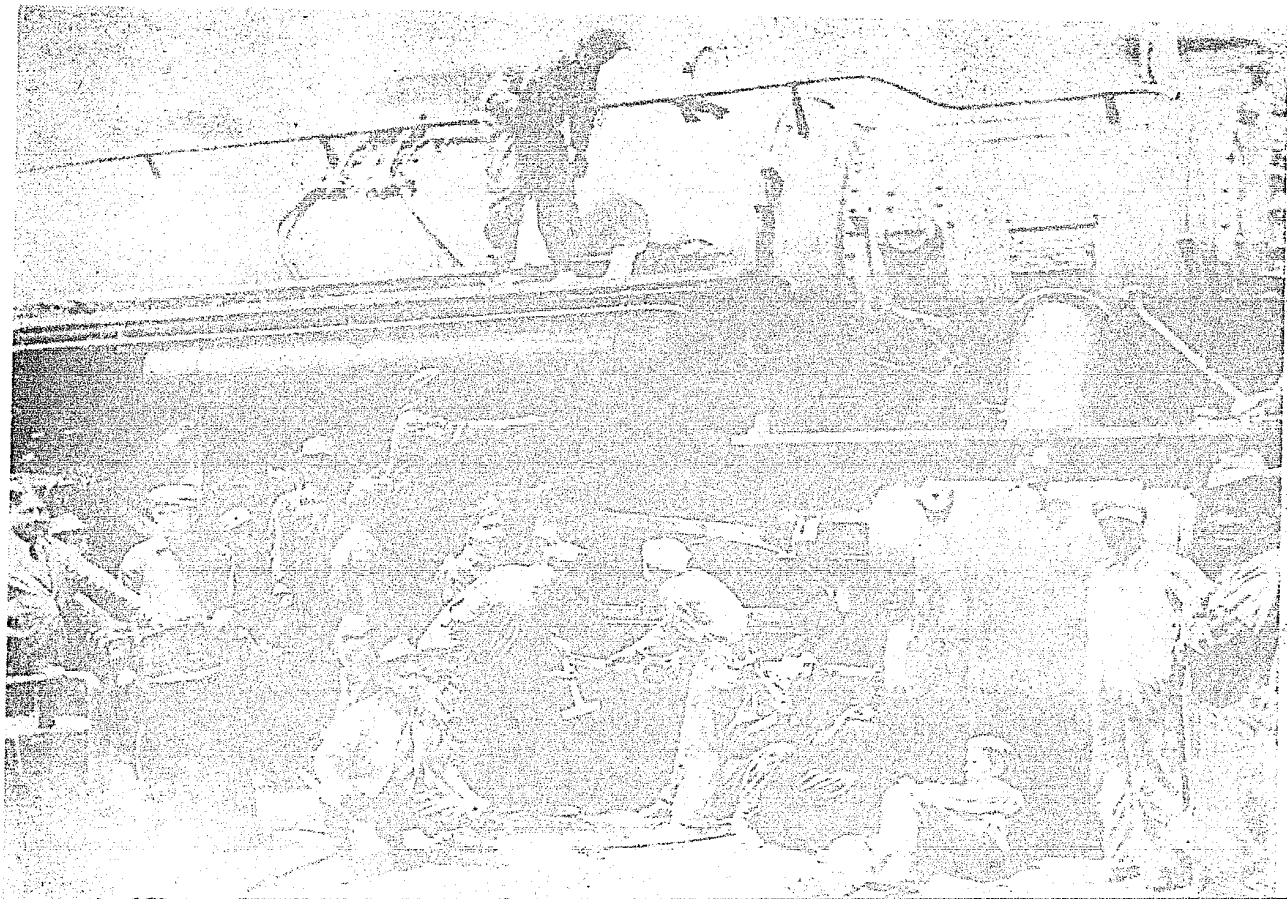
Anteriormente ya se habían dado movimientos por lograr la mexicanización del sistema.

Al respecto Mario Gill comenta:

“La batalla por la mexicanización de los ferrocarriles, que se había iniciado en realidad en 1888 al fundarse la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos, se había ganado al fin.

La victoria era suma de todas las luchas anteriores condenadas por la burguesía porfiriana como “anti-patrióticas”.<sup>1</sup>

Desde este momento son desplazados una gran cantidad de



“gringos” del sistema, iniciándose de esta manera la irreversible batalla por la mexicanización de las vías férreas.

Este episodio de lucha emprendido por los trabajadores del riel por lograr la mexicanización del sistema, es sólo uno de los tantos aspectos, por demás valiosos e importantes, logrados por los trabajadores ferrocarrileros.

No obstante la combatividad del gremio, éstos al igual que el resto del movimiento obrero mexicano se enfrentaban día con día al trato inhumano a que estaban sujetos: jornadas de trabajo de sol a sol, pésimo trato, discriminaciones, humillaciones, salarios de miseria, etcétera. Ante estas condiciones se dan las primeras formas de organización que fueron el mutualismo y el cooperativismo; formando en el año de 1888 la Orden Suprema de Ferrocarrileros Mexicanos, bajo la dirección de un empleado del Departamento de Express, Nicasio Idar.<sup>2</sup> Siendo esta la primera organización del gremio ferroviario.

A pesar de que tanto el mutualismo como el cooperativismo servían de bien poco ya que se concretaban a ser sólo meras cajas de ahorro mutuo o meras instancias de defensa y ayuda recíproca, y no organismos combativos; la primera década del presente siglo presenció la organización de tipo gremial.

“En el México del siglo XIX, el sindicalismo era, por supuesto, bastante desconocido. Pero las clases trabajadoras, a pesar de las dificultades casi insuperables que enfrentaban, trataban de lograr desesperadamente algún tipo de organización.

Al igual que podría decirse de casi todos los casos de organización laboral en el mundo, estos primeros intentos adoptaron la forma de sociedades mutualistas, las cuales, en realidad, no eran más que sociedades de beneficencia para casos de enfermedad y muerte”.<sup>3</sup>

No obstante de la ausencia de un verdadero organismo de lucha y los múltiples obstáculos por los que atravesaba el movimiento obrero en general, los trabajadores ferrocarrileros no cesaban en sus intentos por organizarse y lograr formar una organización que en su seno agrupara a todos los trabajadores de la rama; o sea, una gran familia ferrocarrilera. Y, de esta manera gracias al empuje y esfuerzos de muchos trabajadores



ferrocarrileros, surgió el embrión de lo que años más tarde sería su sindicato nacional.

Un 28 de agosto de 1900 en la ciudad de Puebla, los ferrocarrileros reunidos en casa de Teodoro Larrey, hijo de un trabajador ferrocarrilero honesto y cumplido, decidieron formar la Unión de Mecánicos Mexicanos como una forma de luchar juntos contra el mal trato que recibían, luchar por mejores condiciones de vida y de trabajo.

La Unión representó uno de los primeros intentos por llegar a constituir una organización a nivel nacional con trabajadores de un mismo oficio.

La Unión de Mecánicos cuenta con una rica y larga vida de lucha, bastenos recordar algunos episodios; como por ejemplo: la huelga de 1901 en la ciudad de Puebla, de la que resultan presos los dirigentes del movimiento; o la de 1906 en que los mecánicos del Ferrocarril Central estallan una huelga por el reconocimiento de las relaciones bilaterales. O sea que las relaciones para pactar condiciones de trabajo (entre otros puntos) fuera entre la empresa y los trabajadores, la huelga tiene que ser levantada debido a las constantes agresiones por parte de Porfirio Díaz. También la huelga de 1912, en donde se exige nuevamente el reconocimiento de relaciones bilaterales así como la jornada de trabajo de 8 horas; huelga que ante la presión de las masas trabajadores las autoridades prácticamente tienen que ceder a las peticiones de la Unión.

El gremio ferrocarrilero pues, demostraba paso a paso su arrojo y decisión no obstante todos los problemas que se presentaban en su organización y en el país.

“Además de su participación determinante en la lucha armada por la incorporación de los ferrocarriles al patrimonio nacional, no podrá negarse su valiosa aportación en el curso de la Revolución Mexicana (1910/1917) al movilizar los trenes militares y transportar los recursos alimenticios a donde era necesario”.<sup>4</sup>

La Revolución Mexicana desató un torrente de actividad política en donde la acción obrera se confunde, en buena parte, con el ejercicio de los elementales derechos ciudadanos pisoteados hasta entonces por el porfirismo.

Dos causas determinan principalmente esta confusión: por una parte, la infancia social del proletariado integrado prácticamente por campesinos recién llegados a las fábricas; y, por la otra, el ambiente de lucha contra la dictadura en el cual coinciden parcialmente intereses campesinos, obreros y de algunos sectores de la burguesía.

El proletariado se encontraba francamente desorientado, el analfabetismo existente era un obstáculo prácticamente infranqueable lo que impedía que el proletariado definiera con claridad su conciencia de clase y delimitara sus propios intereses objetivos e históricos.

Fue por esto que el anarquismo pudo extenderse fácilmente, ya que éste llamaba a la acción directa, consigna que al igual que otras, parecían ajustarse al clima político revolucionario que vivía el país.

En esa época justamente, tienen lugar varios Congresos Obreros y surgen numerosas agrupaciones, entre ellas la Casa del Obrero Mundial (COM) en 1912, que habría de jugar un papel de primera importancia para la organización de los trabajadores.

La casa fue concebida inicialmente sólo como centro de discusiones filosóficas; sin embargo, llegó a convertirse en un embrión de Federación Obrera.

Como anteriormente decimos, debido al ambiente político existente, la COM se centró en el anarcosindicalismo declarándose "apolítica", pretendiendo apartarse de los grupos que luchaban por conseguir el poder, arrastrando consigo a los trabajadores a la lucha política.

La Casa siguió una línea de acción directa, haciendo especial énfasis en la huelga y el sabotaje como principales medios de lucha contra la clase explotadora.

Debido a la labor desarrollada por la COM, ésta es cerrada durante el período de guerra civil que se da en nuestro país debido a la usurpación en el poder de Victoriano Huerta.

Poco tiempo después (1914) el sonorenses Alvaro Obregón la abre nuevamente.

Reabierto la casa ésta decide iniciar una fase distinta de actividad, suspender la organización gremialista y sindicalista para impulsar la Revolución.

Es en ese momento cuando la COM decide formar los "Ba-

tallones Rojos" (1915) para luchar contra los ejércitos campesinos de Zapata y Villa.

Esta alianza con el ala más impopular —por sus intereses— de la Revolución, el constitucionalismo, la hace a cambio de la expedición de leyes que favorecieran a los trabajadores.

De esta manera, los trabajadores incapaces de proponer al país un programa inspirado en los intereses suyos (sus intereses como clase), se alía a los que consideraban más fuertes: el ejército constitucionalista.

Mientras tanto, el gremio ferroviario prosigue sus intentos por lograr una sola organización y en 1913 constituyen la Confederación de Gremios Mexicanos, la cual declara:

"Todas las sociedades representadas por los que al calce firman, quedan obligadas a prestarse incondicional ayuda contra todas las dificultades y obstáculos que pueden encontrarse en el transcurso de su existencia, y, estarán asimismo obligadas a protestar todas en masa cuando alguna de ellas sea víctima de algún atropello, sea éste de parte de quien fuera".<sup>5</sup>

Pasado el período armado, triunfante el ala constitucionalista de la Revolución —encabezada por Venustiano Carranza—, en el año de 1916 se registra una gran efervescencia dentro del movimiento obrero; entre las causas principales destaca la crisis monetaria, ya que los billetes así como un día valían, al siguiente valían . . . ; por lo que Venustiano Carranza para "evitarse problemas" cierra definitivamente la Casa del Obrero Mundial (recuérdese que otro factor que intervino de manera importante fue la huelga electricista de 1916).

El mismo año en que es cerrada la COM los trabajadores ferrocarrileros crean la Gran Orden Mexicana de Conductores, Maquinistas, Carroteros y Fogoneros la cual, entre sus actividades tenía la de editar un periódico por medio del cual se proponía orientar al movimiento obrero mexicano aunque de manera particular, al gremio ferrocarrilero.

La Gran Orden proponía una serie de puntos entre los que cabe destacar los siguientes por ser, a nuestro modo de ver, los más avanzados de la época no sólo del gremio, sino del conjunto del movimiento obrero.

- a) Mexicanización completa del personal ferrocarrilero.
- b) Jornada de trabajo de 8 horas; prohibición de trabajo a menores de 14 años.
- c) Reconocimiento del derecho de huelga.
- d) Que los tribunales de arbitraje se compongan igualmente; o sea, que participen tanto obreros como patrones y gobierno en igual número de representantes.

Meses después, en 1917 es redactada nuestra Carta Magna, la Constitución Mexicana, en donde son incluidos artículos como el 27 y el 123 que son fruto innegable de las luchas y el coraje de las clases trabajadoras del país.

No obstante que el período armado, el más crítico ya había pasado, que ya teníamos una serie de leyes que nos regían, que el país empezaba a caminar por senderos menos sinuosos; empezaban a surgir los peligros sociales originados por la dislocación de las diversas ramas de la economía nacional.

En estas condiciones, ante el espectro de un desempleo de grandes proporciones, se hacía necesario continuar controlando al movimiento obrero.

“...el Estado asumió una política de conciliación de clases, cuyo fin esencial era fortalecerse así mismo e impulsar el desarrollo industrial del país. Para lograr esto, los gobiernos posrevolucionarios se preocuparon por controlar al movimiento obrero, el cual había de servirles como una importante base social de apoyo y como un instrumento contra los sectores sociales privilegiados que se oponían al régimen para exigirles su colaboración en la tarea de desarrollar la economía nacional”.<sup>9</sup>

La experiencia había enseñado que la gente salida de los mismos sindicatos era la mejor dotada para desempeñar las tareas de control sindical. En esta situación, no fue difícil descubrir a un líder ambicioso y falto de escrúpulos, pero conocedor del medio obrero, a quien se le proporcionó la oportunidad de enriquecerse y convertirse en Ministro.

De esta manera, Luis Napoleón Morones, organiza la Confederación Regional de Obreros Mexicanos (CROM) a iniciativa de Obregón, la que sintetiza los dos factores en juego dentro del movimiento obrero: la presión clasista y revolucionaria del pro-

letariado ya organizado sindicalmente y las maniobras mañosas y eficaces de la burguesía para controlar al movimiento obrero.

Por tanto así como la CROM escribe páginas de heroica lucha proletaria en algunos centros textiles y mineros, al mismo tiempo exhibe la corrupción de su líder.

Pero la personalidad de Morones no sólo derrochaba cinismo, en realidad sirvió para mostrar al gobierno el camino a seguir para burlar a los trabajadores, aprovechándolos al mismo tiempo política y militarmente.

Al régimen constitucionalista que ya había sentado las bases para su desarrollo le interesaba la conciliación de clases; ese sería el papel que desarrollaría la CROM.

De su inicial combatividad, deviene en instrumento gubernamental para el control de los trabajadores.

De este modo, el mismo año que el movimiento obrero "estrenaba" a la CROM, el gremio ferrocarrilero se perfilaba cada vez más hacia su unidad creando la Alianza de Sociedades Ferrocarrileras (1918). Y para 1920 instalaban en la ciudad de México el Primer Congreso Ferrocarrilero de la República Mexicana. El mismo año (1920) estalla la huelga de la Sociedad Mutualista de Despachadores y Telegrafistas Ferrocarrileros que afectó por consiguiente a todo el sistema; sin embargo, daba sus primeros frutos el Congreso. Ya que éste sirvió de intermediario entre los trabajadores huelguistas y la empresa, resolviéndose favorablemente el conflicto.

La burguesía alarmada al ver que los trabajadores ferrocarrileros conseguirían, después de muchos esfuerzos, la unidad (y eso sería un "mal ejemplo" para el resto de la clase trabajadora mexicana), lanzó agresivamente toda una campaña de prensa tratando de desvirtuar y desinformar a la opinión pública de los sucesos ocurridos.

No obstante los esfuerzos de la burguesía, y del propio gobierno, estos no fueron fructíferos y en el año de 1921, se constituye la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, que vino a ser el penúltimo paso que dieron los trabajadores del riel por lograr constituirse en sindicato nacional.

"La Confederación de Sociedades Ferrocarrileras que después cambia de nombre por el de Confederación de

Transportes y Comunicaciones (CTC), no formaba parte de la CROM.

Entre las agrupaciones ferrocarrileras que aparecieron antes de la constitución del STFRM, destaca la CTC que no estaba afiliada a la CROM.

Lo cual le costó ser constante víctima del secretario de Industria, Comercio y Trabajo de la época, Luis N. Morones, quien a toda costa buscaba su desaparición".<sup>7</sup>

La Confederación se propuso luchar por el mejoramiento social y económico de los ferroviarios, siguiendo los lineamientos establecidos claramente en nuestra Carta Magna en el artículo 123.

Sin embargo no eran pocos los problemas que tenía que enfrentar la CSF. Por una parte la propia unidad del gremio, y por la otra, la constante lucha que tenía que dar contra la CROM (recuérdese que el gremio ferroviario no pertenecía a la Confederación Regional —cita 7—).

La CROM experimentó su etapa de mayor auge entre los años 1920-1924 (sin decir con esto que en 1924 haya empezado su "desmoronamiento" . . .), llegando incluso a ser gestora; o sea que ejercía funciones que años más tarde iría a desempeñar la Junta Federal (y las Locales) de Conciliación y Arbitraje (JFCYA); decidía la legitimidad —o no— de las demandas obreras.

Eran años en los que no se encontraba aún cómo reglamentar en lo particular el artículo 123 constitucional, por lo que la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo sin tener las facultades se las atribuía y como el secretario era al mismo tiempo Ministro y dirigente de la Confederación, la CROM cumplía esa tarea y como podía esperarse no era nada legal. Ya que no resolvía los casos de igual forma; con sus agremiados era flexible pero con sus no agremiados como era el caso del gremio ferroviario, era como cualquier "patrón caprichoso".

Por su parte, la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras se mantenía firme y no sólo eso sino que en su seno se manifestaba gran inquietud por lograr la unidad. Ya que cada día era más evidente que la organización de tipo gremial no sólo impedía cohesionar el esfuerzo colectivo, sino que dadas las contradicciones internas entre las hermandades y especialidades, debilitaba la fuerza de los trabajadores.

La lucha se da no obstante que la mayoría de los esfuerzos

que se hacían se estrellaban con el binomio Calles-Morones, que uno a otro se sostenían por lograr contener la poderosa marcha de los trabajadores del riel; sin embargo, los trabajadores ferrocarrileros se lo habían propuesto ya desde hacía tiempo y nada ni nadie podría ya detener su marcha.

Dentro de la CSF un grupo de trabajadores combativos y resueltos formaron el Comité Pro Unificación Obrera. Entre ellos se encontraban Francisco Berlanga, Elías Barrios, Hernán Laborde, Carlos Rendón y otros —a este grupo se le conoció también como “El Escuadrón de Hierro”—.

El Comité encauzaba el descontento de los trabajadores ferrocarrileros, el cual se acrecentó con la designación de una gente muy allegada a Morones, Carlos Nava, como superintendente de la División del Sureste.

Ante la presión que ejercían las masas ferrocarrileras reclamando la imposición de Nava, los directivos de la Confederación decidieron intervenir en el “caso Nava”, tomando por acuerdo ir a ver a Morones y si no se lograba algún acuerdo, ir posteriormente con el “jefe máximo”, Plutarco Elías Calles.

La respuesta que se obtuvo fue negativa ya que por órdenes precisas de Morones, Nava siguió ocupando el puesto.

Al fracaso de la CSF en el problema surgido por la designación de Nava, siguió una cadena de salidas de la Confederación; lo cual fortalecía el avance del grupo moronista dentro del gremio y debilitaba consecuentemente, a la organización de los ferroviarios.

No obstante, que si bien era cierto que el avance del moronismo dentro de las filas ferrocarrileras parecía debilitarlas grandemente, no es menos cierto que los ferroviarios al ver amenazados sus anteriores logros y disminuída la posibilidad de la unidad, fomentaron entre sí el coraje y las ansias de lucha.

De esta manera salió una propuesta de entre los sectores más avanzados del gremio para la celebración de un Congreso Ferrocarrilero (el tercero), cuyo fin sería revisar el Pacto Confederativo y crear una nueva organización con lineamientos más avanzados y bases más sólidas.

La propuesta encuentra rápidamente eco dentro del conjunto del gremio y el consejo directivo de la CSF no tiene otra salida que la de convocar al Congreso, el cual debe celebrarse en el mes de noviembre de 1926.

Al Congreso asistieron Delegados de los Gobiernos Generales y de los Consejos Locales, éstos últimos sin voto, lo que impedía que las ideas y propuestas de las bases se escucharán y aprobarán realmente.

Entre lo asambleístas se marcaron claramente dos tendencias: por una parte la izquierda representada por los Consejos Locales; y la derecha representada por los Gobiernos Generales. El Congreso terminó después de varias sesiones acordando pocas reformas.

Por ejemplo: la Confederación cambiaría de nombre, ahora se llamaría Confederación de Transportes y Comunicaciones (CTC).

Dentro de la CTC quedarían tres federaciones: una quedaría compuesta por gente de talleres; otra por gente de oficinas y la última por la de transportes incluyendo a los de vías. Las reformas hechas entrarían en vigor desde el primero de enero del siguiente año, 1927.

Eran varios los problemas que se venían arrastrando desde hacía tiempo; infiltración cromista, impedimentos tanto del exterior como del interior para poder constituirse en sindicato a nivel nacional, y otros; lo cual propiciaba situaciones difíciles dentro del gremio.

La Unión de Mecánicos Mexicanos se adelanta a las reformas salidas del Tercer Congreso y se lanza a un movimiento de huelga —diciembre 5 de 1926— por violaciones al contrato de trabajo.

Los mecánicos demandan la solidaridad de la Confederación y, a lo largo de acaloradas asambleas y un poco a la fuerza, consiguen por parte de la Confederación la declaración de irse a huelga general.

De esta manera, la nueva Confederación la CTC, inaugura actividades nada menos que con una huelga general.

Morones y Calles no podían “permitir” una huelga, y mucho menos general. Los ferroviarios, sin pertenecer a la CROM, constituían un sector tan importante para la economía que de inmediato se ponen en juego todos los recursos disponibles para aplastar, a cualquier precio, su movimiento.

“Pese a que el movimiento obrero general del país presentaba una situación caótica en cuanto a su ideología y



en cuanto a su organización, los ferrocarrileros veían como una necesidad urgente la unificación de todos los que laboraban en esa rama de las comunicaciones, y luchaban con denuedo por lograrla.

A ello había contribuido no sólo el haber sido un gremio que había sufrido constantes desajustes ocasionados por el cambio de administraciones encaminadas a tratar de superar la crisis y reorganizar los ferrocarriles, sino también el haber sido un gremio distinguido tanto en la defensa de sus intereses económicos, como en su negativa a depender simplemente de los dictados oficiales". (8)

Lo que se trataba de hacer era liquidar a la Confederación que bien o mal iba encaminando sus esfuerzos (el proceso) hacia la unidad del gremio. Y de esta manera golpear a los ferroviarios para impedir que llegaran a constituir su sindicato.

No obstante que el gremio ferroviario se movilizó rápidamente regándose por todo el sistema para informar y orientar sobre el problema (en esta huelga "El Escuadrón de Hierro" jugó un papel bien importante), la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, que como decimos anteriormente estaba "encargada" de resolver sobre los conflictos obrero-patronales, declaró ilícita la huelga y autorizó a la empresa a reemplazar a los trabajadores que mantuvieran una posición "intransigente" manteniendo la huelga.

La Confederación acudió a Calles para denunciar el empeño de Morones por acabar con la misma. Calles no hizo caso y la empresa se negó a recibir cualquier comisión obrera que fuera en busca de algún acuerdo. A esas alturas ya eran muchos los trabajadores ferrocarrileros detenidos.

La Junta Federal de Conciliación y Arbitraje (JFCYA) creada por decreto de Calles en 1927 (creadas las Juntas funcionarían en torno a ellas el sistema de solución a los conflictos laborales en México bajo la fórmula tripartita: Estado, trabajadores y patrones).

"...este sistema de organización implicó, en los hechos, la sujeción de las relaciones obrero-patronales a la fiscalización estatal, por vía de los siguientes mecanismos: una legislación que calificaba los conflictos laborales y las huelgas;

comisiones mixtas por fábricas, región, distrito industrial (o plano nacional), y convenciones, también mixtas, que constituían órganos corporativos no permanentes, que impedían el libre juego de los factores de la producción; las juntas de conciliación y arbitraje que restringían y aún invalidaban o sustituían el derecho de huelga”, (9)

declara que el movimiento no era considerado de huelga, sino simplemente abandono de trabajo por lo que la empresa no incurría en ningún delito si contrataba nuevo personal.

Al parecer los intentos hechos para que el gremio ferrocarrilero no se unificara parecían tener resultados, Morones, entre otros, podría ya descansar. Sin embargo esto no fue así, Mario Gill al respecto dice:

“El monstruoso reajuste de once mil trabajadores ferrocarrileros marcó fin a la organización gremial.

Fue una lección muy dura, pero a través de ella se llegó a la unidad de los ferrocarrileros.

El grupo de precursores de la unificación ferroviaria: Hernán Laborde, Francisco Berlanga, etcétera, logró al fin que se convocara al Cuarto Congreso Ferrocarrilero. El cual inició sus trabajos el primero de septiembre de 1932”. (10)

Los ferroviarios, aprendieron a golpes, que la unidad no se logra jamás si no es en base a la cohesión de todos; mas la idea estaba fija en sus mentes y decidieron jugarse todo por lograr realizar su empeño.

El primer paso importante en su organización estaba por darse; la noche pasaba y los trabajadores del riel lo sabían.

## NOTAS CAPITULO I

- ( 1) GILL, Mario, *Los ferrocarrileros*, Editorial extemporáneos, segunda edición, México, 1977, p. 64.
- ( 2) RUTH C., Marjorie, *La organización obrera en México*, Editorial Era, primera edición, México, 1979, p. 12.
- ( 3) Clark, *op. cit.*, p. 12.
- ( 4) Gill, *op. cit.*, p. 39.
- ( 5) Gill, *op. cit.*, p. 43.
- ( 6) ANGUIANO, Arturo, *El Estado y la política obrera del cardenismo*, Editorial Era, cuarta edición, México, 1980, p. 22.
- ( 7) ALONSO, Antonio, *El movimiento ferrocarrilero en México 1958/1959*, Editorial Era, segunda edición, México, 1975, p. 61.
- ( 8) Alonso, *op. cit.*, p. 62.
- ( 9) LEAL, Juan Felipe, *Estado y burocracia sindical. La experiencia mexicana 1910/1931*, serie avances de investigación FCPys, UNAM, México, 1978, p. 50.
- (10) Gil, *op. cit.*, p. 50.

## **CAPÍTULO SEGUNDO**

# **FORMACION DEL SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPUBLICA MEXICANA (STFRM)**

A más de treinta años de lucha combativa (recuérdese que la Unión de Mecánicos Mexicanos, semilla que dio origen al sindicato ferrocarrilero, fue creada en 1900), en los cuales los trabajadores del riel dieron muestras de su arrojo y tenacidad, llegaba finalmente el día; el día que cubría toda una etapa de sueños y anhelos del gremio.

Este día quedó registrado en la historia de los trabajadores ferrocarrileros que habían dado su vida por lograr la unificación del gremio, al igual que quedó registrado dentro de la historia del movimiento obrero de nuestro país.

Elías Barrios trabajador ferrocarrilero y uno de los forjadores del sindicato, escribió una crónica sobre la creación del mismo en la cual dice:

“Y el trece de enero de mil novecientos treinta y tres, inició su vida el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

Sus primeros estatutos fueron de transición.

Todavía los gremios seguían vivos con el nombre de Especialidades, con representantes con toda la fuerza directora.

La primera Convención dio un paso más debilitando las representaciones gremiales y, luego, las siguientes fueron progresivamente reafirmando el principio de unidad, hasta que la tercera dio puntilla al gremialismo (el gremialismo encarna una forma de organización atrasada, presenta problemas en cuanto a que debido a sus estrechos marcos se impide un intercambio efectivo entre los trabajadores de diferentes especialidades, resultando sus reivindicaciones

demandas muy particulares de sus trabajos), con acuerdos atinados a reformas radicales a los estatutos.

A las futuras convenciones les toca borrar hasta el último rastro de gremialismo suicida y egoísta, para que impere siempre el principio de unidad sindical". (1)

Fue un trece de enero de 1933 en el cual representados 35,000 trabajadores —incluidas todas las especialidades— formaron el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), como resultado del IV Congreso Ferrocarrilero celebrado en la ciudad de México.

De acuerdo con lo establecido en los estatutos, en la Declaración de Principios, la línea a seguir por el sindicato sería la lucha sistemática y organizada hasta eliminar totalmente los obstáculos que dificultarán el progreso de los trabajadores.

El STFRM se orientó conforme a métodos de lucha combativa; cabe destacar:

- a) pugnar por la completa unidad del gremio ferroviario;
- b) luchar por conservar y mejorar las conquistas obtenidas;
- c) pugnar por reducir la jornada de trabajo;
- d) hacer pleno uso del derecho de huelga;
- e) oponerse al establecimiento del sindicalismo oficial obligatorio, así como a la formación de sindicatos blancos;
- f) intervención de los trabajadores en la administración de las empresas;
- g) creación de centros de enseñanza para los hijos de los ferroviarios; y otros.

En cuanto a la organización interna del sindicato, ésta quedaba regida por el principio de la democracia sindical, quedando como ley interna que la autoridad del sindicato radicaría en la voluntad mayoritaria de sus agremiados, expresándose a través de dos cuerpos: Legislativo y Ejecutivo.

(en otro capítulo detallaremos más claramente la estructura del sindicato).

La década de los treinta anunciaría grandes e importantes cambios en la historia de nuestro país.

En el aspecto político, con la creación del partido oficial, el Partido Nacional Revolucionario (PNR) en 1929, el gobierno revolucionario se dotaba de un instrumento permanente que que-

daba a salvo de “problemas personales”, manteniendo la hegemonía (por supuesto).

En el aspecto sindical, debido a la desorganización y dispersión del movimiento obrero a causa principalmente del “desmoronamiento” de la CROM, la central obrera más importante del país entre los años de 1920 a 1928, se creaba en 1936 la Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM), la cual se convertiría en uno de los pilares más importantes de la política de masas —llevada a cabo por el General Cárdenas— y en instrumento decisivo de apoyo al Estado Mexicano.

Asimismo, se creaban los grandes sindicatos nacionales de industria: el STFRM en 1933; el Sindicato Nacional de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana en 1934 y el Sindicato Nacional de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana en 1935.

En el aspecto económico, el país con reformas monetarias y fiscales (entre otras medidas) implementadas a partir de 1932 se iría recuperando paulatinamente de la “tormenta económica” que azotó al sistema capitalista a nivel mundial en 1929.

Así mismo en 1937 se creaba la Comisión Federal de Electricidad y se nacionalizaban los ferrocarriles; se daba la administración de la empresa de los ferrocarriles nacionales a los trabajadores en 1938 y el mismo año, también, se expropiaba la industria petrolera.

En el aspecto social, se instrumentaba un programa de corte socialista para la educación (principalmente educación básica); se crearía el Instituto Politécnico Nacional (IPN) con la idea de que nuestro país fuera capaz de formar y tener sus propios técnicos —obreros calificados— para, de manera paulatina ir dependiendo cada vez menos del exterior en materia de técnicos y tecnología. En el campo se repartía la tierra; se creaban ejidos en Michoacán, en la Región Lagunera, con Mexicalí, y en otras partes del país se profundizaba una verdadera reforma agraria.

La crisis económica de 1929 afectó seriamente a la clase trabajadora mexicana —desempleo, superexplotación, miseria, etc.— la que se encontraba de por sí en una difícil situación.

La CROM, organización que había servido para controlar al movimiento obrero y lograr impulsar, sin muchos tropiezos, la industrialización del país, llegaba a su fin.

“La todopoderosa CROM, la organización totalitaria que virtualmente había aniquilado todo movimiento obrero independiente, empezó a declinar a finales del gobierno de Calles que le había otorgado su poder”. (2)

Así, el “desmoronamiento” de la CROM significó la desintegración de los grupos obreros que se encontraban bajo su tutela

El movimiento obrero se encontraba prácticamente sin fuerzas, desmoralizado y sin confianza en ninguna organización sindical; unos arrastraban su derrota y otros, que habían sido adheridos a la CROM por sus líderes, se encontraban agobiados por los métodos corruptos seguidos por Morones y compañía.

La mayor parte de los intentos que se hicieron de unificación de los trabajadores mexicanos fracasaron, por lo que el movimiento obrero entró en una etapa de franca dispersión y desorganización, traduciéndose en desconfianza entre la propia clase obrera (recuérdese que fueron varias las organizaciones que se formaron en la época: la CSUM formada por los comunistas, la división de la CROM en “auténtica” y “depurada”, etcétera).

Dentro de este contexto de desorganización, la clase obrera mexicana no pudo ejercer influencia alguna en la elaboración (opiniones, modificaciones, etc.) de la Ley Federal del Trabajo, puesta en vigor los últimos días del mes de agosto de 1931.

“La promulgación de la Ley Federal del Trabajo era parte fundamental de la política que el Estado siguió durante los años de crisis: El mejoramiento de las condiciones —“las garantías”— que permitieron a los capitalistas explotar los recursos del país, sobre todo la fuerza de trabajo, para hacer avanzar a México por el camino de la industrialización”. (3)

“Más que garantizar la libre organización sindical, la Ley Federal del Trabajo constituye un inigualable instrumento de control sobre el movimiento obrero, al permitir que el gobierno sea el fiscal omnipotente de todas las huelgas y demandas”. (4)

En México, la crisis registrada en 29 alcanzó lo más alto (su clímax) a mediados de 1932; en adelante la economía se recuperaría de una manera paulatina.



La clase trabajadora, por su parte, iniciaba su reorganización impulsada principalmente por ex-miembros de la CROM; sin embargo, la reorganización sindical se inicia realmente con la constitución del primer sindicato nacional de industria en el país, el sindicato ferrocarrilero.

“Al integrar a las diversas agrupaciones que existían entre los obreros ferroviarios, superando al fin el gremialismo que los había caracterizado, este primer sindicato único de industria, se convirtió en un precedente para la posterior estructuración del movimiento obrero, pues mostraba una tendencia hacia la centralización que cohesionaba a los trabajadores y les permitía enfrentarse a la empresa ofreciendo un frente unificado y, por lo mismo, poderoso”. (5)

La Confederación General de Obreros y Campesinos Mexicanos (CGOCM) organizada por Vicente Lombardo Toledano en 1933, fue aglutinando a los grupos obreros y campesinos en forma considerable.

Las pésimas condiciones económicas y el desprestigio de los métodos moronistas, junto con la inquietud de los trabajadores, determinaron de manera importante la política de la nueva organización.

Dentro de este panorama, por lo demás muy general, ocupa la presidencia de la República el General Lázaro Cárdenas del Río.

Las nuevas fuerzas que el General Cárdenas encabezaba, sabían que el ascenso de la lucha de clases era inevitable; por lo que consideraban necesario reencauzar el movimiento de las masas trabajadoras —del campo y la ciudad— conquistando su apoyo y orientando sus luchas de modo tal, que el Estado mexicano se fortaleciera.

El nuevo gobierno debía reconstruir, reorganizar, llevar a cabo el proceso de institucionalización comenzado en 1929 con la creación del PNR; sin renunciar a las conquistas sociales resultantes de la Revolución Mexicana. En una palabra, recuperar el consenso de las masas.

“La destrucción del latifundismo y la transformación de la vieja estructura del campo, dinamizándola, inscribién-

dola en la era de la mecanización y del imperio de las relaciones capitalistas; la renovación y el impulso de la industria, obligando a los burgueses a quebrar sus métodos anacrónicos de superexplotación de la clase obrera hasta el agotamiento, eran objetivos que el Estado sólo no era capaz de llevar a cabo sin provocar graves conflictos sociales que bien podrían hacer tambalear y abrir cuarteaduras en el régimen social y político que se estaba construyendo.

El Estado carecía de una base social propia, pues la clase capitalista aún no identificaba con plenitud sus intereses con los gubernamentales, pero el concurso de las masas sería, justamente, lo que le permitiría imponerse y realizar sus tareas". (6)

Y, para lograr este objetivo, la alianza con las clases trabajadoras del campo y la ciudad, el gobierno del General Cárdenas reivindicó la conciliación de clases promulgando algunas reformas sociales.

Esta política llevada a cabo en el sexenio cardenista es conocida como "política de masas".

"Para hacer que la justicia de la revolución llegue a todos los rincones del país, para dar atención a los problemas ingentes de nuestras masas, es precisa una nueva orientación en los servicios públicos; que los técnicos, que los intelectuales revolucionarios, se dediquen en sus gabinetes al estudio de las cuestiones que les sean sometidas, pero que las autoridades ejecutivas, desde el Presidente de la República y los gobernadores de los Estados hasta el más humilde presidente municipal, recorran constantemente las regiones encomendadas a su responsabilidad según sea su jurisdicción; que atiendan las peticiones de sus colectividades y de los ciudadanos y, de esta manera sea como los encargados del poder vayan a resolver los problemas que se presenten, conquistando la cooperación popular e impartiendo justicia.

Sólo así, podrá realizarse el vasto programa que la Revolución nos ha encomendado". (7)

De esta forma la "política de masas" tendía a convertir al movimiento obrero y a los campesinos principalmente, en una sólida base de apoyo.

Sin embargo, la política de alianzas con las organizaciones populares, haría que las organizaciones pasarán de ser apoyo del Estado Mexicano, a una incorporación formal al mismo. Al respecto Ignacio Marván, comenta:

"La ausencia de un trabajo político en la base de las organizaciones obreras que les proporcionara la capacidad de mantener un proyecto conforme a sus intereses de clase, aún dentro de la política de alianzas que el momento requería, dejó a estas organizaciones sujetas al devenir de las desviaciones de sus líderes con el gobierno". (8)

Con la creación del sindicato ferrocarrilero, los trabajadores del riel dan un salto (un paso importante) de calidad, ya que en adelante las luchas se enfrentarán en bloque y no como lo hacían anteriormente, de forma aislada y dispersa, lo cual impedía el fortalecimiento del gremio ferrocarrilero.

No habían pasado más que tres años de haberse constituido el STFRM, cuando los trabajadores se van a un movimiento de huelga en demanda del séptimo día (por el pago del séptimo día), aumento a los salarios, planta a eventuales y otras demandas. Las peticiones son presentadas a la empresa y ésta comisiona a algunas personas para la revisión de las mismas.

La empresa dice que las peticiones presentadas representan un gasto de seis millones de pesos los cuales no podía pagar debido a que se encontraba en mal estado financiero, pero propone a los comisionados obreros que vayan a consultar al Secretario de Comunicaciones y vice-presidente de la junta directiva de las líneas nacionales, el General Francisco J. Mújica. Mújica, por su parte, contesta inmediatamente a favor de los trabajadores, diciendo que si se trataba de un derecho indiscutible de los mismos (ya que la ley estipulaba claramente el pago del séptimo día), no había necesidad de consultar ni alegar nada, sólo pagar.

Los ferroviarios, por su parte, al ver que el problema se alargaba, deciden irse a un movimiento de huelga si no era

aceptada su demanda. Asimismo se acuerda ir a ver al Presidente de la República, al General Cárdenas.

Cárdenas dice a los ferrocarrileros que de aceptarse la petición se harían más, lo que acarrearía graves problemas de tipo económico, ya que la empresa llegaría al punto de no poder pagar; y que en esas condiciones era preferible dar una salida drástica al problema, como era la de entregar la administración de la empresa a los propios trabajadores ferrocarrileros.

Los trabajadores, siguiendo el curso de su movimiento, presentan la demanda en la cual dicen que de no llegar a ningún acuerdo, la huelga deberá estallar el 18 de mayo de 1936 a las cinco de la tarde.

El comité de huelga de los trabajadores ferrocarrileros quedó presidido por el secretario general del STFRM, Juan Gutiérrez.

En la víspera del estallamiento de la huelga, los trabajadores ferroviarios se dirigen nuevamente con el presidente Cárdenas quien manda a su secretario particular a hablar con la comisión de huelga.

El mismo día en que la huelga estallaría, el comité recibe la proposición, por parte del secretario particular del General Cárdenas, de que se les entregaría un millón y medio de pesos para que se distribuyera entre los trabajadores. La propuesta es rechazada; ya no hay tiempo para pláticas, los relojes marcan ya las 5 p.m., lo que indica que la huelga ha estallado.

Exactamente a las cinco de la tarde del 18 de mayo de 1936, 45,000 trabajadores ferrocarrileros abandonan su trabajo.

No habían pasado más que dos horas, cuando la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje da a conocer su fallo, diciendo que en la empresa de los ferrocarriles no existe ningún estado de huelga, y da un plazo de 24 horas para regresar al trabajo.

Los trabajadores ferrocarrileros se reúnen esa misma noche para revisar la situación, pronunciándose contra el fallo dictado por la JFCyA. No obstante, entre los ferroviarios existía un gran optimismo ya que finalmente se había logrado la verdadera unidad de todo el gremio.

Sin embargo, no dejaba de extrañar la actitud asumida por el General Cárdenas quien sólo unos meses antes, en la ciudad de Monterrey, había dicho a la clase patronal que era necesario que cumpliera con la ley, así como también era necesario que

diera a los trabajadores el bienestar económico a que tenían (y tienen) derecho.

Existía, pues, cierta expectativa dentro del gremio y, cinco días después de haber sido estallada y declarada inexistente la huelga, la empresa comunica al sindicato que un plan de mejoramiento y nivelación salarial había sido aprobado.

La Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM), creada ese mismo año (en 1936) y nacida con una orientación democrática (no como ahora, que ni sombra es de lo que fue), acuerda un paro de media hora en todo el país en apoyo a los ferroviarios y en contra del fallo emitido por la Jurta Federal de Conciliación. El paro se realiza en todo el país el 18 de junio de 1936; y en cada centro de trabajo se explicaba el por qué del paro.

El apoyo fue general.

No obstante que la empresa había aprobado y puesto en práctica un plan, el cual mejoraba y nivelaba los salarios, y que los trabajadores ferrocarrileros más que haber sufrido una derrota sabían que habían logrado algo mucho mayor que el pago del séptimo día, que habían logrado la unidad, la fuerza; el General Cárdenas, por su parte, que desde el principio del problema, al parecer, venía cobijando la idea de que fueran los propios trabajadores los que administraran la empresa, establece el 10 de mayo de 1938 la "administración obrera" de los ferrocarriles.

Estos, los ferrocarriles, siguen siendo propiedad del Estado Mexicano pero el sindicato ferrocarrilero pasa a ser el encargado de la administración.

La administración obrera no tenía perspectivas para desenvolverse y consolidarse. Las empresas entregadas para su administración a los trabajadores se encontraban en pésimas condiciones económicas y, los trabajadores con su sola fuerza de trabajo, no podían hacer frente a los fuertes requerimientos económicos que planteaba la rehabilitación de los sistemas. La administración obrera estaba llamada a fracasar (¿cómo puede una pequeña embarcación navegar cuando el mar está picado?), como ocurrió finalmente, no obstante los esfuerzos y sacrificios que los trabajadores aportaron para poner a flote una empresa nacional y defender el prestigio de los trabajadores como administradores de empresas importantes.

“Cuando una empresa pasa de manos de un burgués a manos del Estado, ese hecho por sí solo no devuelve a los obreros el poder de decisión sobre su propio trabajo; aunque pueda tener otro tipo de implicaciones importantes. Es una de las razones fundamentales por las que cuando se estableció la administración obrera en los ferrocarriles entre 1938 y 1940, los obreros la defendieron hasta el último momento, a pesar de sus limitaciones, de sus dificultades y de los problemas que tuvo que afrontar”. (9)

Más que la administración obrera de los ferrocarriles que no procedía para superar una contradicción entre los trabajadores y una industria nacional (la nacionalización de los ferrocarriles se hace en 1937), lo que procedía —a nuestro modo de ver— era consolidar la nacionalización bajo la dirección del Estado y adoptar un tipo de gestión administrativa en la que se conjugara el interés de la nación con el interés de los trabajadores.

Esto implicaría asumir a plenitud la responsabilidad de racionalizar la gestión en todos los aspectos y asumir un programa de ampliación y modernización del sistema ferroviario para obtener rendimientos de operación adecuados en la perspectiva de consolidar y desarrollar los ferrocarriles como una empresa nacional y, no como una empresa particular.

La administración obrera fracasó y dejó en el ánimo de los trabajadores ferrocarrileros una pesada frustración que iniciaría, todavía más, por las críticas injustas a una experiencia desventurada por falta de previsión y de conocimientos profundos de la situación de la empresa y las condiciones sociales y políticas que habrían de condicionar necesariamente la administración obrera.

Sin embargo, este fracaso no era (ni fue) ningún impedimento para que los trabajadores del riel siguieran su marcha, y la siguieron; no sin encontrarse graves y grandes problemas en el camino que, con su espíritu combativo y resuelto, iban salvando.

La unidad la habían logrado y la habían demostrado. Lo que importaba entonces, era saber si esa unidad ganada a golpes se les podía arrancar o, si por el contrario, la reforzarían.

## NOTAS CAPITULO II

- (1) BARRIOS, Elías *El Escuadrón de Hierro*, Ediciones de Cultura popular, primera edición, México, 1978, p. 171.
- (2) ANGUIANO, Arturo, *El Estado y la política obrera del cardenismo*, Editorial Era, cuarta edición, México, 1980, p. 26.
- (3) Anguiano, *op. cit.*, p. 29.
- (4) TREJO D., Raúl, *Reseña del movimiento obrero en México 1872/1977*, Cuaderno de educación sindical No. 1, Secretaría de Educación Sindical y Promoción Cultural del STUNAM, p. 14.
- (5) Anguiano, *op. cit.*, p. 34.
- (6) Anguiano, *op. cit.*, p. 46.
- (7) Anguiano, *op. cit.*, p. 48.
- (8) MARVAN, Ignacio, *El frente popular en México durante el cardenismo*, Revista mexicana de Ciencias políticas y sociales, No. 89, julio-septiembre 1977, p. 22.
- (9) GERSHENSON T., Antonio, *El movimiento obrero ante el nacionalismo revolucionario*, Ediciones proletariado y revolución, México, 1973, p. 69.

### **CAPÍTULO TERCERO**

## **MOVIMIENTOS EN EL GREMIO FERROVIARIO: “CHARRAZO” (1948) Y “MOVIMIENTO TORTUGUISTA” (1954)**



Las experiencias derivadas de las luchas, no siempre exitosas, generalizaron entre los trabajadores ferrocarrileros la convicción de elevar y perfeccionar las formas organizativas de su sindicato.

El gremio ferroviario, templado en las frecuentes luchas, en las que las disputas laborales se traducían en conflictos con el gobierno, confirieron al sindicato ferrocarrilero una calidad extraordinaria que lo hizo convertirse en el eje del desarrollo general del sindicalismo mexicano de la época.

Contando con el apoyo y orientación de los ferroviarios, muchos trabajadores consiguieron organizarse y mejorar sus condiciones de vida y de trabajo; asimismo, la influencia de los trabajadores ferrocarrileros se dejó sentir poderosamente en la constitución de centrales obreras; valdría citar: Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM) —aunque a los once años de creada la CTM, en 1947, el STFRM sale de la misma ya que ésta venía, cada vez más, alejándose de sus principios democráticos—; la Confederación Unitaria de Trabajadores (CUT), y otras.

Con la participación activa (el empuje y la organización) y entusiasta de los trabajadores del riel se intentó una alianza con los sectores más importantes del movimiento obrero mexicano: petroleros, electricistas, mineros y los propios ferrocarrileros.

Sin embargo, este intento por lograr una alianza —CUT— (el Congreso Constituyente que daría vida a la nueva Confederación debía reunirse los primeros días del mes de diciembre de 1948), no llegó a cristalizar totalmente, ya que el gran empuje del gremio ferroviario chocó frontalmente con intereses inconfesables tanto del presidente de la República en turno, Miguel Alemán, como con los del imperialismo norteamericano.

El pretexto fue una "campana moralizadora" dentro del STFRM, la cual los trabajadores ferrocarrileros —no todos aunque sí una mayoría— no supieron entender a tiempo. Ya que si bien era cierto que se venían dando malos manejos de tipo administrativo, ese no era el verdadero problema.

La CUT se presentaba como una alternativa y tenía posibilidades de convertirse en un auténtico rival de la CTM.

Pero, los proyectos de grupos democráticos del conjunto de la clase trabajadora de nuestro país, se enfrentaron a la decisión oficial de exterminarlos.

Al respecto Bernardo Calzada Comentó:

"Nuestro crimen es haber luchado siempre la independencia política de las organizaciones obreras; su independencia económica y su respeto del régimen interno. Pero hemos cometido otro error grave aún: hemos pretendido formar una central que vuelva a unir al proletariado mexicano".

Cabe recordar que la segunda guerra mundial dejó una situación muy difícil. Desempleo, bajos salarios, precios altísimos, etcétera; situación que el movimiento obrero mexicano sentía muy pesada pero que, la clase obrera a través de las centrales que la representaban había suscrito un pacto (promovido por la dirección nacional de la CTM con el propósito de reivindicar a la Confederación como el principal polo del movimiento obrero mexicano y darle, así, mejores posiciones), el "obrero-industrial" —en 1945— por medio del cual la clase trabajadora se comprometía a no exigir mucho en las revisiones salariales (o contractuales) y aumentar la productividad (trabajar más y mejor), con lo cual se pretendía desarrollar la industria en nuestro país.

"Los industriales y los obreros de México hemos acordado unirnos en esta hora decisiva para los destinos de la humanidad y de nuestra patria, con el objeto de pugnar juntos por el logro de la plena autonomía económica de la nación, por el desarrollo económico del país y por la elevación de las condiciones materiales y culturales en que viven las grandes masas de nuestro pueblo.

Con estos fines superiores, deseamos renovar, para la

etapa de la paz, la alianza patriótica que los mexicanos hemos creado y mantenido durante la guerra, para la defensa de la independencia y de la soberanía de la nación, bajo la política de Unidad Nacional preconizada por el presidente General Manuel Avila Camacho". (1)

Sin embargo, este pacto llevaba desde un principio, un signo contradictorio; ya que se pensaba seguir un desarrollo económico autónomo e independiente pero dejando las puertas abiertas al capital extranjero —principalmente "gringo"—.

Por lo que cabe preguntarse: ¿quién iba a desarrollarse y crecer, nuestro país o capitales foráneos?

Mario Gill al comentar sobre "la conmovedora luna de miel obrero-patronal", dice lo siguiente:

"En 1940, al dejar el presidente Cárdenas el poder, habían en México 12 mil industrias de transformación y el valor de la producción llegaba a 2 mil millones de pesos.

Al terminar la guerra y el sexenio avilacamachista, el número de industrias había subido a 22 mil 545 y el valor de la producción a 4 mil 119 millones". (2)

Por lo anterior, no resulta difícil explicarse el por qué era "necesario" aplacar de una vez por todas al gremio ferroviario, cabeza —en esa época— del movimiento obrero de nuestro país.

"El Estado mexicano, al que su carácter capitalista dependiente obliga, sobre todo una vez terminada la segunda guerra mundial, a aceptar el liderazgo internacional de los Estados Unidos —la potencia hegemónica dentro del sistema capitalista mundial— tiene que idear nuevos métodos de control de los sindicatos, a fin de que puedan proseguir sin muchos problemas sociales el proceso de industrialización del país...". (3)

Fue por esto que la única manera de seguir dándole al patrón lo que pidiera —a los "gringos"— era mantener subyugados y sin una efectiva organización a los trabajadores (creadores de la riqueza) y para lograr este objetivo, lo primero era darle

a la cabeza del movimiento obrero mexicano (en la época) al gremio ferroviario.

De esta manera, la "campana moralizadora" dentro del STFRM fue un simple pretexto, sólo que bien utilizado.

La "campana moralizadora" se basó en un supuesto robo de 220 mil pesos del cual acusaban a Valentín Campa y al actual gerente de los ferrocarriles nacionales, Luis Gómez Z. (secretario de educación y secretario general del STFRM respectivamente; período 1944 a 1946 prolongándose a 1948); no obstante que ese dinero estaba destinado, con el conocimiento y la aprobación de la mayoría de los trabajadores ferrocarrileros, para la constitución de la CUT.

Al respecto Luciano Cedillo, viejo luchador del gremio, comentó lo siguiente:

"Lo malo del asunto es que buena parte de lo que decían tenían razón. Efectivamente, en el seno del Sindicato había inmoralidades. De largos años atrás éstas se cometían en abundancia, tanto en las secciones del sistema como en la propia dirección nacional.

Desde la gestión en la que fungieron Campa y Gómez Z. la cosa había amainado un tanto; pero no por eso se habían podido evitar del todo, pues el vicio estaba demasiado arraigado.

El naciente charrismo tenían razón en eso; en el seno del aparato sindical había inmoralidades; pero para ellos eso sólo era la bandera, sin duda, pero que cubría sin que los ferrocarrileros de buena fe pudieran verla todavía, la entrega real del Sindicato, al alemanismo, a la contrarrevolución...".

Así, la CUT no llega a cristalizar totalmente y el STFRM, que había venido demostrando desde tiempo atrás su amplia capacidad combativa y su entusiasta participación, quedó desorientado y desmovilizado; ya que "el cachorro de la revolución". Miguel Alemán, con la ayuda de un incondicional como Jesús Díaz de León, alias "el charro" —por su afición a la charrería—, y que en ese tiempo (1948) era secretario general del STFRM, dan el golpe en 1948.

De este momento en adelante surge una nueva forma de control

sindical; ahora, dada la concientización de la clase obrera (aún no completa ni homogénea) y la exigencia cada día más grosera y cínica de los norteamericanos, se hace "necesario" recurrir a métodos de control sindical más férreos, sin máscara alguna; ahora la ley se sustenta a golpes de macana y pistola. El movimiento obrero mexicano empezaría a vivir años, que aún no acaban, de "paz porfiriana".

La política de control sindical conocida como "charrismo", se ha caracterizado por la utilización de métodos como:

- “...a) empleo de la fuerza de las armas del poder público para apoyar una dirección sindical;
- b) por el uso sistemático de la violencia;
- c) por el total abandono de métodos democráticos;
- d) por la malversación de fondos sindicales;
- e) por el tráfico deshonesto de los intereses de los obreros...”. (4)

De haber tenido éxito la experiencia de la CUT, el movimiento sindical de nuestros días sería bien diferente.

Quedó claro, sin embargo, que el fracaso del avance organizativo correspondía, por una parte, a las poderosas fuerzas patronales y gubernamentales que se conjugaron para frustrar un avance sindical de tanta significación. Por otra parte, los trabajadores industriales en particular, mostraron clara insuficiencias de concepción sobre el proyecto de reestructuración sindical. (Formar centrales obreras contrarias a las oficiales, cuando los obreros no están en condiciones de plantear una real oposición, ni en lo cuantitativo ni en lo cualitativo, equivale a un enfrentamiento de fuerzas donde el más débil siempre pierde).

Sobre el "charrazo" de 1948, Alonso menciona en su texto:

“...Díaz de León se había consolidado; las centrales y los sindicatos obreros que habían luchado contra la carestía, contra los métodos de control que se ejercían principalmente a través de la CTM, habían sido derrotados.

Perdieron una batalla, en la que si bien es cierto fueron los propios ferrocarrileros quienes la decidieron (sobre todo cuando siguieron la bandera de la moralización), no es menos cierto que las centrales oficiales ayudaron a la

derrota, bien porque veían a enemigos irreconciliables en quienes se atrevían a discutir en la medida de sus posibilidades la “política del presidente Alemán”, bien porque estaba a punto de formarse una nueva central independiente que les restaría influencia en el control de los obreros”. (5)

El charrismo responde pues a objetivos bien claros (desviación del país de nuestros postulados constitucionales).

Por lo mismo no es posible separar el hecho particular del Sindicato ferrocarrilero —donde se expresa primera vez este tipo de control sindical— del contexto general del país —pacto obrero industrial, restricciones salariales, etc.—

Como es sabido, pasado el auge cardenista nuevamente se trata de desarrollar el capitalismo en nuestro país (se sabe que a partir de 1940 el Estado mexicano desplaza velozmente su relación con las clases trabajadoras y estrecha más sus vínculos con la burguesía) pasando por las conquistas obtenidas a través de largos años de luchas de las clases trabajadoras.

No obstante, las conquistas importantes no pudieron ser borradas. Si bien es cierto que las empresas estatales han sido desvirtuadas al convertirlas en fuentes permanentes de subsidios para el imperialismo y para los ineptos burócratas negociantes, éstas no han podido ser desnacionalizadas.

Se ha golpeado una y otra vez a los sindicatos para imponerles el charrismo pero no han podido desmembrarlos.

Por lo mismo, las conquistas de las clases trabajadoras seguirán en pie, destinadas a servir de punto de apoyo, y a la vez de partida, para un nuevo ascenso revolucionario.

Resumiendo, los métodos “charros” llevados a cabo desde 1948 han contribuido en gran medida a la inoperancia de las organizaciones obreras, y esto ha permitido que al país se le haya desviado de su cauce nacional revolucionario.

Esta desviación ha traído como consecuencia la crisis social, política y económica en la que se encuentra sumido nuestro país. Sacarlo de la crisis sólo será posible sobre la base de un movimiento obrero renovado, democratizado. Se impone entonces, como tarea política prioritaria, el rescate por parte de los trabajadores de sus organizaciones y la reestructuración de las mismas sobre bases firmes y democráticas.

No obstante el reciente golpe de 1948 que afectó no sólo al gremio ferrocarrilero sino al resto del movimiento obrero del país (recuérese la represión a los trabajadores mineros de Nueva Rosita y Cloete en el Estado de Coahuila, entre otros); los trabajadores ferrocarrileros, sin abandonar la lucha, continuaron "al pie del cañón".

Prueba de esto son los movimientos que se siguieron dando en el gremio y que corroboran el espíritu insurgente de los ferroviarios.

Después del fracaso de la administración obrera, el gobierno se encargó de los ferrocarriles (Avila Camacho, siendo Presidente de la República, decretó la desaparición de la administración obrera y convirtió a los Ferrocarriles Nacionales de México en empresa descentralizada en 1940), y los trabajadores que habían soportado difíciles condiciones de trabajo por apego a la administración ferroviaria, que anteriormente se les había entregado, se encontraron ante la necesidad de rehabilitar sus derechos.

La vieja política empresarial, consistente en descargar sobre los hombros de los trabajadores lo que era (y es) necesariamente responsabilidad de la nación entera (tratándose como en este caso de una empresa nacionalizada), agudizó de nueva cuenta los conflictos obrero-patronales y, ante la dificultad de ejercer acciones colectivas que se tradujeran en la paralización del servicio, dadas las experiencias derivadas de la última lucha, los trabajadores ferrocarrileros se dedicaron a practicar aquellas acciones que hicieran evidentes sus reclamos, así como la decisión colectiva orientada a la conquista de mejores condiciones de vida y de trabajo.

Entre estas acciones cabe mencionar el movimiento que se registró en 1954 el cual fue conocido como el "movimiento tortuguista".

Este movimiento se originó por un acuerdo que fue firmado por el secretario general, en turno, del STFRM David Vargas y la empresa de los ferrocarriles nacionales, por medio del cual se modificaba el contrato colectivo de trabajo.

Las modificaciones hechas prácticamente de manera unilateral, imponían penas muy severas a los responsables de accidentes. Se culpaba a los trabajadores de los accidentes y deficiencias en el servicio sin considerar —o sin querer considerar—

que esas deficiencias no tenían (ni tienen) otro origen que el ruinoso estado en que se hallaba (y halla) el equipo ferroviario y el desbarajuste y corrupción de la propia empresa.

Ante el arbitrario acuerdo firmado a espaldas de los trabajadores, éstos resolvieron encaminar su trabajo a las disposiciones establecidas en el Reglamento de Transporte y Seguridad.

El cumplimiento de las disposiciones del Reglamento permitía, en efecto, disfrazar el acuerdo de los trabajadores de practicar el trabajo a desgano.

Las empresas, por lo tanto, se encontraron ante el problema de que los trabajadores, de acuerdo a las disposiciones establecidas en el Reglamento, medio paralizaban el transporte ferrocarrilero.

Desentendiéndose de los Reglamentos, la empresa sólo veía al "tortuguismo", el trabajo lento, infracciones, etcétera; faltas que reprimió enérgicamente aplicando despidos masivos de obreros, y en algunos casos, promoviendo enjuiciamientos penales para responsabilizar directamente a los trabajadores de las consecuencias nocivas que resultaran de la medida de lucha.

Pretender que los trabajadores acepten congelar sus condiciones de vida y de trabajo por virtud de la crisis económica de las empresas ferroviarias, crisis proveniente —por cierto— de diversos factores ajenos por completo a los trabajadores, y resultante en cierto aspecto importante de la política aplicada al servicio ferrocarrilero consistente en subsidiar el transporte de minerales y productos agropecuarios principalmente (como si los "pobres" capitalistas no tuvieran el suficiente dinero para pagar sus "viajecitos"...), es una jugada muy burda y sucia, que aunque repercute de manera inmediata en la vida de los trabajadores ferroviarios tiene implicaciones más graves en la vida misma de nuestro país.

El tortuguismo fue pues, un episodio más en la lucha, una lucha que se habría de manifestar en múltiples formas por la falta de una solución real a los problemas existentes.



### NOTAS CAPITULO III

- (1) TREJO D., Raúl, *Historia del movimiento obrero en México*, mayo 1979, mimeo, México, p. 61.
- (2) GILL, Mario, *Los ferrocarrileros*, Editorial extemporaneos, segunda edición, México, 1977, p. 131.
- (3) ALONSO, Antonio, *El movimiento ferrocarrilero en México 1958/1959*, Editorial era, segunda edición, México, 1975, pp. 57-58.
- (4) Confederación Mexicana de Electricistas, *El charrismo sindical y la insurgencia de los ferroviarios*, ediciones Solidaridad, México, 1958, p. 8.
- (5) Alonso, *op. cit.*, p. 97.

## **CAPÍTULO CUARTO**

### **INSURGENCIA EN EL GREMIO FERROCARRILERO 1958/1959**

El descontento de la clase trabajadora mexicana se deja sentir con mucha fuerza a finales de la década de los cincuenta. Son dos los factores, a nuestro modo de ver, que influyen de manera decisiva: las cada vez más deterioradas condiciones de vida (recuérdese que el país sufría las consecuencias de la devaluación de nuestra moneda ocurrida en 1954), y el férreo control sindical impuesto a los obreros: "el charrismo". Fueron varios los destacamentos obreros que manifiestan su inconformidad:

Los telegrafistas mantienen una huelga entre el 6 y el 22 de febrero de 1958; entre sus demandas básicas aparecen:

a) aumento de salarios, b) desconocimiento del administrador de la oficina central de telégrafos, c) la posibilidad de formar un sindicato aparte del existente (el del SCOP) y otras. (Revista Tiempo, febrero de 1958, México).

Los petroleros manifiestan su descontento en las secciones del Valle de México, 35 y 36 —principalmente— del sindicato nacional (STPRM), por el desconocimiento de la Secretaría del Trabajo para Carlos Castillo e Hernández como dirigentes de las secciones mencionadas. Asimismo, luchan por lograr la democratización de su sindicato.

Los maestros de la sección IX del SNTE levantan sus banderas de lucha debido a la represión de que fueron objeto en una marcha que habían realizado exigiendo aumento de salarios.

La sección entrega a la SEP un pliego petitorio, de entre sus puntos cabe señalar:

a) aumento de 40%; b) aumentar en \$ 9.00 el sueldo complementario; c) incorporación del 10% de sobresueldo al sueldo nominal para efectos de jubilación.

Y, los propios ferroviarios.

En medio de este descontento generalizado, el gremio ferrocarrilero retoma nuevamente las banderas de lucha y comienza un movimiento, que si bien en un primer momento es por aumento salarial, continúa después hasta rescatar de manos de los líderes espurios el control de su sindicato para entregarlo a una dirección democrática que representara realmente sus intereses como trabajadores.

La acción unificada de los trabajadores ferrocarrileros se concretó en el Plan del Sureste (el plan fue llamado así porque fue aprobado y promovido primeramente por las secciones del sureste del país: Chiapas, Oaxaca, Matías Romero y otras), para reclamar un aumento per-cápita de \$ 350.00 mensuales; exigencia que se determinó respaldar con paros de labores de duración progresiva. El plan definió la acción y señaló los objetivos del gremio.

Los ferroviarios reconocieron en el Plan del Sureste el verdadero sentido de su lucha, disponiéndose a llevar a la práctica sus consignas.

Después de la revisión de las condiciones de vida de los trabajadores ferrocarrileros y con base en informes de la empresa de los ferrocarriles nacionales, se acuerda entre los trabajadores crear una comisión encargada de estudiar el aumento de salarios.

“Desde febrero se había manifestado la idea de pedir un aumento a la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México; la iniciativa había surgido de una Comisión de la sección 15, del Distrito Federal, del STFRM; en ella se explicaba que cada sección del sindicato debería enviar a un delegado a la capital y todos deberían reunirse antes del 30 de abril con el fin de que en unión del comité ejecutivo nacional, se hiciera un estudio económico para fijar el monto que se fuera a solicitar.” (1)

De esta manera se crea (mayo 2, 1958) la Gran Comisión Pro Aumento de Salarios, la cual queda integrada por representantes de cada sección del sindicato ferrocarrilero.

La Gran Comisión se encargaría del estudio y discusión del aumento de salarios. En un primer momento ésta cuenta con el apoyo del comité ejecutivo nacional (General) del STFRM encabe-

zado por Samuel Ortega. Sin embargo, días después (mayo 12) con una "labor de convencimiento", en lugar de los \$ 350.00 exigidos, por los trabajadores, se dice que se dará lo "pertinente"; asimismo se pide a los trabajadores ferrocarrileros "una conducta patriótica".

En vista de la respuesta intransigente tanto de la empresa como del CEN del sindicato ferrocarrilero ante las demandas —basadas en informes económicos de la empresa— de los trabajadores, éstos siguiendo los lineamientos del Plan del Sureste acuerdan dar un plazo de 60 días a la empresa (mayo 24) para resolver el problema satisfactoriamente y, en caso de no ser así, se anuncia que se iniciarán los paros escalonados (anunciados anteriormente) hasta llegar a suspender totalmente el servicio.

La nación entera volvía a presenciar la combatividad del gremio ferroviario, demostrada a lo largo de las anteriores luchas.

No es casual pues, que fuera precisamente en el sindicato ferrocarrilero donde, diez años antes —en 1948—, se iniciara la política de control sindical conocida como "charrismo".

La simpatía popular, no obstante los constantes ataques de la reaccionaria clase patronal y de la cortina de humo puesta sobre los medios de información, estuvo siempre de parte del hermoso movimiento.

A una semana de que se iniciaran los paros escalonados (junio 19) la prensa nacional no informa prácticamente nada sobre el movimiento de los trabajadores ferrocarrileros; sin embargo, reproduce fielmente la postura de la empresa según la cual, los problemas de los trabajadores los tratará con "representantes legítimos" y no con un "grupillo" que exige, al margen del sindicato, un aumento de \$ 350.00.

El 26 de junio se inician los paros escalonados anunciados por los trabajadores ferrocarrileros. Cinco días después (julio 1o.) con más de doce horas de inactividad y alrededor de tres millones de pesos en pérdidas, Las Cámaras de Industria y Comercio exigen la rápida solución al conflicto ya que ven mermados sus intereses.

El Plan del Sureste, representando la acción unificada del gremio, daba sus primeros frutos.

Por su parte, los líderes oficiales a pesar de seguir siendo formalmente los representantes del gremio ferroviario, no tuvieron

otro papel que el de simples "mirones" en la evolución de los sucesos.

Adolfo Ruiz Cortines, presidente de la República en turno, interviene en el conflicto y ofrece un aumento de \$ 215.00 (los trabajadores habían bajado la petición de aumento salarial a \$ 250.00), la empresa por su parte ofrecía \$ 180.00, los ferroviarios aceptan la propuesta de Ruiz Cortines.

La acción colectiva del gremio triunfó obteniéndose un aumento de \$ 215.00 para cada trabajador.

La primera parte de la lucha (aumento salarial) se había resuelto en términos favorables; y con éste triunfo los trabajadores ferrocarrileros se dan ánimos para continuar la lucha; ahora por rescatar su sindicato del control charrista. El primer paso es el desconocimiento del comité ejecutivo nacional del sindicato encabezado por Samuel Ortega.

Debido a las presiones y fuerza ejercidas, el CEN del sindicato ferrocarrilero se ve obligada a renunciar (julio 8). Sin embargo, el nuevo comité queda integrado por personas muy allegadas al comité saliente. Sale S. Ortega pero deja a su amigo Salvador Quezada (cambio de personas pero no de política).

Los trabajadores ferrocarrileros, por su parte, inconformes con el "cambio" —y con justa razón—, organizan la Sexta Convención Nacional Extraordinaria (julio 12) y como primer punto, nombran al CEN del STFRM. Demetrio Vallejo Martínez es nombrado secretario general.

"Demetrio Vallejo tenía como antecedentes en la lucha sindical el haber participado en la Acción Socialista Unificada (ASU), agrupación que estuvo bajo la dirección de Valentín Campa y Hernán Laborde y que posteriormente se convirtió en Partido Obrero Campesino.

Vallejo asistió como Delegado a la Comisión Pro Aumento de Salarios que se reunió en la Ciudad de México el 2 de mayo de 1958.

Cuando los miembros de la sección 13 del sindicato ferrocarrilero (Matías Romero, Oaxaca) depusieron al comité local, a Demetrio Vallejo le fue conferida la función de asesorar al nuevo comité.

Circunstancias especiales fueron las que condujeron a

Vallejo a la capital, según refiere él mismo. En la sección 13 se tenían noticias de que en el resto de las secciones era poco el movimiento se hacía; por tal motivo, él tuvo que salir comisionado para intensificar la difusión del Plan del Sureste." (2)

La Sexta Gran Convención Extraordinaria, creada por la voluntad colectiva del gremio, eligió representantes sindicales auténticos demandando asimismo, el reconocimiento de los mismos por parte de las autoridades, tanto del trabajo como de la empresa.

"Los trabajadores ferrocarrileros después de lograr el aumento general de salarios y el reconocimiento de hecho que les otorgó el gobierno federal al tratar y convenir con sus representantes auténticos, abrió un período de profunda reorganización sindical, y las secciones del sindicato ferroviario cobraron de nueva cuenta plena vida democrática.

Las grandes mayorías volvieron a los locales sindicales y se constituyeron asambleas de trabajadores dispuestos a limpiar a su sindicato de toda basura charrista.

Las representaciones sindicales espurias fueron desconocidas; se convocó y constituyó una Gran Convención Extraordinaria a fin de reencauzar la vida del sindicato por sendas de la legalidad y la democracia." (3)

Los líderes charros buscaron mientras tanto todo el apoyo para intentar salvar algo de su al insostenible situación. Rápidamente encontraron apoyo en el resto de la burocracia sindical que, viéndose en el "espejo" de los ferroviarios, se hallaban francamente temerosos del peligro que los amenazaba.

Tras dos semanas (agosto 10.) de pugnas, en las que tanto Quezada como Vallejo se declaran dirigentes legítimos del gremio ferrocarrilero: el comité vallejista recurre nuevamente a los paros escalonados como medida de presión ante la situación prevaleciente.

La iniciativa privada, por su parte, solicita públicamente la suspensión de los paros "ilegales".

Salvador Quezada, a regañadientes, convoca a elecciones dentro del sindicato ferrocarrilero.

Atendiendo al llamado de Quezada, los vallejistas desocupan algunos locales sindicales que se encontraban en su poder.

En el desalojo ha violencia, son detenidos algunos trabajadores ferroviarios (agosto 2). Vallejo no es detenido y recomienda a las secciones efectuar un paro total de actividades (en protesta por el suceso ocurrido), que se lleva a cabo esa misma noche, quedando suspendido el servicio ferrocarrilero.

Entre el 3 y el 27 de agosto —cuando es llevado a cabo el proceso electoral— el clima es tenso. Los empresarios le exigen al gobierno que actúe con toda energía contra “el grupo de agitadores comunistas”. Los ferroviarios, por su parte, efectúan mítines y marchas en las que participan varios sectores obreros.

A estas alturas del conflicto, el Comité Nacional del sindicato ferrocarrilero encabezado por Quezada, prácticamente se encuentra “quebrado”.

Finalmente, el 27 de agosto de 1958 se designa el nuevo comité nacional del sindicato ferrocarrilero. El triunfo es: 59,760 votos a favor de Demetrio Vallejo contra 6 para José Ma. Lara.

“Por 59 mil 760 votos contra 6 —a favor de José María Lara—, triunfó la planilla encabezada por Demetrio Vallejo, en la que participaban Gilberto Rojo Robles como secretario de organización y educación; Juan Antonio Meza como tesorero y, Roberto Gómez Godínez como presidente del comité general de vigilancia y fiscalización, entre otros.” (4)

El triunfo, pues, es absoluto para la planilla democrática encabezada por Demetrio Vallejo Martínez.

Al ocupar la secretaría general del CEN del sindicato ferrocarrilero Vallejo se encuentra con muchos problemas con las empresas, uno de ellos: las próximas revisiones salariales y contractuales que deberán celebrarse los primeros meses de 1959.

Este problema, de las revisiones, no es nada sencillo ya que se tienen que enfrentar a problemas que se han venido arrastrando desde tiempo atrás.

El papel, pues, del nuevo comité es subsanar los problemas existentes entre el sindicato y las empresas y, al mismo tiempo, retener y fortalecer lo obtenido. Consolidar la democracia en el sindicato.

Con más de cuatro meses de encontrarse al frente del sindica-



to ferrocarrilero, el comité vallejista emplaza a huelga (enero 16, 1959) a la empresa de los ferrocarriles nacionales de México en demanda de la revisión del contrato colectivo de trabajo, en caso de no resolverse satisfactoriamente la demanda, la huelga deberá estallar el 25 de febrero:

La prensa nacional por su parte y siguiendo la "tradición", de poca difusión al emplazamiento de huelga de los trabajadores ferrocarrileros.

Publica solamente algunas demandas diez días antes de que estallé la huelga (febrero 14): 1) supresión de 868 puestos de confianza; 2) establecimiento de oficinas recolectoras y de distribución de flete; 3) eliminación, por parte de la empresa, de toda "ayuda" a camarillas y grupos sindicales; 4) estricto control y comprobación de los contratos que otorgará la empresa, etcétera.

A sólo tres días de que venza el emplazamiento a huelga (febrero 22), Vallejo es acusado por los diputados Manuel Moreno Cárdenas, Heriberto Béjar e Ignacio Aguiñaga (Excélsior, febrero 22, 1959) como "agente del comunismo internacional" y con "claras" intenciones de derrocar al régimen.

Un día antes de que la huelga estalle, la IP saca nuevamente las uñas, injuria al movimiento de los trabajadores ferrocarrileros y exige al gobierno "detener la conspiración del comunismo internacional".

Los trabajadores ferrocarrileros, a su vez, demandan 16.66% sobre los \$ 215.00 otorgados por Ruiz Cortines; atención médica para sus familiares; 10% como fondo de ahorro sobre las prestaciones y, construcción de casas habitación.

La empresa contesta diciendo que es imposible satisfacer las demandas obreras.

El 25 de febrero la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje declara nula la huelga en los ferrocarriles nacionales, y da un plazo de 24 horas para la reanudación de labores. Asimismo le son negados al sindicato ferrocarrilero los amparos que solicita.

En estas condiciones, los vallejistas no tienen otra alternativa que levantar la huelga y acceder a las prestaciones ofrecidas anteriormente por la empresa.

Al día siguiente (febrero 26), Adolfo López Mateos presidente de la República en turno (ocupó la presidencia el 1o. de di-

ciembre de 1958), declara públicamente que no aceptará ningún desorden.

Por su parte la Confederación de Trabajadores de México (CTM) difunde un desplegado (febrero 27) en el que exige que se castigue a los "subversivos comunistas" y pide a los dirigentes obreros "sentido de responsabilidad".

A estas alturas del movimiento ferrocarrillero en que por una parte la iniciativa privada presiona y vocifera fuertemente que se reestablezca el orden perdido y, por otra el propio presidente de la República se manifiesta de manera pública contra "cualquier desorden"; teniendo además a la central obrera más importante, la CTM, en su contra; Vallejo vuelve a demandar (marzo 7) el 16.66% sobre los \$ 215.00 —con el respectivo emplazamiento a huelga para el 25 de marzo—.

El 25 de marzo estallan las huelgas en los ferrocarriles del Pacífico, Mexicano y Terminal de Veracruz, así como un paro de media hora en los ferrocarriles nacionales.

La Junta Federal de Conciliación y Arbitraje declara nulas las huelgas.

El 26 de marzo los paros solidarios continuaron en los nacionales. Las pláticas se encontraban estancadas ya que el secretario del trabajo, Salomón González Blanco, había dicho que no intervendría mientras persistieran las amenazas de los paros.

Por su parte, el CEN del sindicato ferrocarrillero solicitó la intervención del secretario de gobernación para reanudar las pláticas. Vallejo pedía la reinstalación de los trabajadores despedidos por motivo de los paros y la revocación del orden de descuento en los salarios a cambio de suspender los paros.

Al respecto Demetrio Vallejo en su texto "Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México", dice lo siguiente:

"...después del medio día del 28 de marzo, tuvimos una entrevista con el Secretario del Trabajo y del Patrimonio Nacional en las oficinas de éste.

En esta entrevista, los dos funcionarios propusieron que se suspendieran los paros para reanudarse las pláticas con la empresa.

Les contestamos diciéndoles que ésta ya había destituido del servicio a varios trabajadores y lanzado de las casas campamento a las familias de los reparadores de vías; ade-

más estaban siendo detenidos algunos dirigentes locales sin orden judicial, por cuyo motivo nosotros estábamos de acuerdo en recomendar la suspensión de los paros si la empresa, al mismo tiempo, suspendía sus procedimientos, reinstalaba a los destituidos y se pusiera en libertad a los aprehendidos.

Como ninguna de las dos partes cedía, propusieron que a las siete de la noche se continuarán las pláticas con la intervención de la empresa.

Estuvimos de acuerdo.

Pero ésta entrevista ya no se realizó, porque como a las cinco de la tarde fuí aprehendido...” (5)

Luciano Cedillo, trabajador ferrocarrilero, comentó lo siguiente:

“...sindicalmente, el asunto era impecable, pero desde el punto de vista de la táctica, las condiciones eran adversas.” (6)

Alonso, en su texto sobre el movimiento ferrocarrilero de 1958/1959, dice:

“...la Revolución Mexicana había creado todo un sistema jurídico-político que regulaba las relaciones entre los sectores sociales, en forma tal que cuando algunos grupos salieran de los cauces institucionales, resultando incontrolables para el Estado y, por lo mismo, peligrosos, había que encauzarlos o suprimirlos, para que el orden constitucional no se debilitara o quebrara.

La dirección del sindicato ferrocarrilero al no comprender la naturaleza de ese sistema dominante, ni el carácter esencial de la lucha ferrocarrilera, no pudo plantear la táctica más adecuada para defender y consolidar el triunfo sindical.” (7)

Cabe mencionar que las discusiones que se llevaron a cabo entre las autoridades del trabajo y los representantes democráticos de los ferroviarios, no fueron simples cuestiones formales; a nuestro modo de ver lo que se discutía era, ni más ni menos,

toda la política laboral del gobierno; ya que, se puso en “el tapete” de las discusiones, si aún era posible la continuación de la política charrista, manteniendo a lidercillos espurios en las direcciones de los sindicatos o, si por el contrario, había “llegado la hora” de reconocer que no había otra solución que la de respetar cabalmente la voluntad mayoritaria de los trabajadores (no sólo ferroviarios), sino del conjunto de la clase trabajadora de nuestro país.

Quedaba a la vista que por primera vez después de años, el gobierno aceptaba —de buen o mal modo pero aceptaba— revisar su política laboral (sindical) en lugar de recurrir (como un acto de reflejo condicionado) inmediatamente a la represión de los movimientos.

Esto era ya un avance. A medida que la representación oficial tendía, ante la presión ejercida por el movimiento ferrocarrilero, a ceder modificando las condiciones que en un principio mantenía “firmemente”, el movimiento depurador de los ferroviarios se robustecía.

Las ventajas (los logros) obtenidas —aumento salarial, representación democrática. . . , había que fortalecerlas y no plantear una disyuntiva de poder a poder; o sea el todo o nada.

El “cohetes” tenía que tronar. El Estado Mexicano no obstante que tuvo, por la presión ejercida, que revisar su política sindical (como decimos anteriormente), no podía permitir que los trabajadores le “quitarán” su papel de “rector”. Por otra parte, a nuestro modo de ver, la dirección democrática de los trabajadores ferrocarrileros no supo retener y fortalecer lo obtenido, sino que se jugaron el todo por el todo.

“Una elemental consideración de la relación de fuerzas, permitía ver claro que en una lucha de poder a poder con el Gobierno, en las condiciones prevalecientes, se arriesgaba sin necesidad y sin objeto el triunfo de la insurgencia obrera en el sector de los ferrocarrileros, y, además, se ponía en crisis todo el movimiento de independencia sindical, reforzándose por contragolpe, las bases de la burocracia sindical charrista.” (8)

“... si se insistía en arrebatar al Poder Público el reconocimiento que éste se negaba expresamente a otorgar; sí,

en cambio, se aceptaba de hecho la lucha de poder a poder con el Gobierno, era evidente que se estaba incurriendo en errores tácticos porque, sin que los trabajadores estuviésem preparados para recibir el choque al que se les estaba llevando, ni existiesen condiciones para decidir acciones revolucionarias importantes, la dirección de los compañeros ferrocarrileros rebasaba el cuadro de la lucha sindical y planteaba, prácticamente, la cuestión de someter al gobierno, de derrocarlo.” (9)

Todo lo ganado se había perdido. El 28 de marzo de 1959 la ofensiva del Estado Mexicano se presentó en forma general; el paro total en los ferrocarriles nacionales de México, no fue más que el pretexto que se necesitaba para que el gobierno interviniera en el asunto, iniciándose una represión masiva. Nueve mil trabajadores ferrocarrileros quedaban en la calle, otros tantos eran aprehendidos y golpeados, los locales sindicales eran ocupados violentamente.

La Procuraduría General de la República, por su parte, justificaba la brutalidad de la represión diciendo que tras el movimiento se fraguaba todo un plan para derrocar al régimen, un plan que había sido instrumentado “desde el exterior”.

La Comisión Permanente del Congreso de la Unión, declaró: la solución represiva fue una medida de “salud pública” obligada por las circunstancias.

Mientras la represión se acentuaba, los trabajadores ferrocarrileros continuaban en paro que duró hasta el 3 de abril. El secretario de organización del sindicato ferrocarrilero del comité vallejista, Gilberto Rojo Robles, instó a los ferroviarios a regresar al trabajo, prometiendo que con esa medida los trabajadores que estuvieran presos serían liberados y los locales sindicales les serían devueltos según un ofrecimiento hecho por el presidente de la República Adolfo López Mateos.

Rojo Robles sería aprehendido poco después.

Mientras tanto los ferroviarios regresaban, los que regresaron, al trabajo.

La derrota se había consumado.

El 15 de abril de 1959, en sustitución de Demetrio Vallejo era nombrado secretario general del sindicato ferrocarrilero, Alfredo Fabela mediante presuntos “consejos de asambleas”. En las

secciones locales del sindicato, se operaron medidas similares para nombrar a los "representantes" sindicales.

Descabezado el movimiento, presos líderes y muchos trabajadores, la "normalidad" regresaba; se había podido sofocar, con la fuerza, la acción de la clase obrera.

La disciplina de la clase trabajadora, perdida por un tiempo debido a su justa lucha por defender sus más legítimos y nobles intereses, se hacía nuevamente presente.

El movimiento obrero mexicano reemprendería nuevamente su marcha—su lucha— por lograr la democracia sindical; prueba de esto es la creación del Sindicato de Trabajadores Electricistas de la República Mexicana (STERM), resultado de la acción combativa y resulta, y de muchos años de trabajo de los electricistas por lograr tener, al igual que el gremio ferroviario lo había hecho, un gran sindicato de trabajadores electricistas. El STERM, pues, se constituye meses después de la nacionalización de la industria eléctrica en 1960.

Los éxitos alcanzados por los ferroviarios y la circunstancia de que el gremio hubiera estado sometido durante largos años a condiciones de trabajo que dejaban mucho que desear, desató un gran dinamismo en la acción colectiva de los trabajadores, contribuyendo a extremar todavía más a ciertos sectores radicales que se propusieron conquistar metas muy elevadas para la relación de fuerzas que se había logrado poner en juego.

Por consiguiente, se desarrolló un proceso de lucha en la que no se articulaba ningún planteamiento, sino que solamente se presentaban exigencias con amenazas de paros.

En este proceso de insurgencia obrera jugaron un papel importante tres organizaciones políticas: el Partido Comunista Mexicano (PCM), el Partido Obrero y Campesino Mexicano (POCM), y el Partido Popular (hoy Popular Socialista).

Partidos que en un principio habían participado en calidad de asesores pero que, paulatinamente, fueron pasando a la conducción misma del sindicato ferrocarrilero.

Al respecto Alonso comenta:

"...el hecho de que se haya precipitado el paro total, no hace sino evidenciar una vez más el carácter espontáneo del movimiento ferrocarrilero el cual careció de una verdadera dirección política, pues la comisión tripartita que en un prin-

cipio apareciera como órgano de consulta y orientación, se convirtió, de facto, en autoridad suprema, colocada por encima de la dirección sindical.” (10)

Esta relación no era casual (la relación entre la dirección del sindicato ferrocarrilero y los partidos), se debía a que la mayor parte de los dirigentes ferrocarrileros pertenecía a alguna de las tres organizaciones.

“...sólo 2 o 3 integrantes del Comité Ejecutivo General y de la Comisión Nacional de Vigilancia y Fiscalización —entre ellos el mismo Vallejo— no pertenecían a ninguno de los 3 partidos.” (11)

De esta manera la influencia de las organizaciones políticas se manifestó notablemente en la decisión de llegar a la huelga de marzo de 1959.

Años después Demetrio Vallejo señalaría:

“Unos días antes de que estalláran las huelgas en las empresas del Pacífico, Mexicano y Terminal, un ferrocarrilero me informó que el PCM, el POCM y el PP habían acordado que los trabajadores de los nacionales realizaran paros escalonados en apoyo a los ferrocarrileros de las otras empresas.

Sugerí que el acuerdo fuera suspendido. Sin embargo, reconocí que era poca la influencia que podía tener cuando la mayoría de los miembros de la dirección sindical pertenecían a alguno de los tres partidos.” (12)

Vallejo llega a aceptar los errores de la dirección. No haber evaluado ni estudiado el problema al que se enfrentaban.

“Estuvo en nuestras manos —dice Vallejo— convencer a los trabajadores de los ferrocarriles del Pacífico, Mexicano y Terminal de Veracruz que dejaran sus reclamos pendientes para plantearlos en la revisión de contratos (...), estuvimos en condiciones de no emplazar las huelgas o, cuando menos, después de emplazarlas limitarlas, lo que tampoco hicimos (...).” (13)

Cabe señalar aquí, que como anteriormente decimos, era necesario consolidar lo obtenido y no empecinarse —y menos en las condiciones creadas—, en querer obtener todo de “golpe y porrazo”.

“...privilegiar la política de consolidación, utilizar la táctica de repliegue parcial, aún a costa de sacrificar temporalmente algunas demandas, en tanto mejorara la correlación de fuerzas.” (14)

Nosotros consideramos que una de las cuestiones básicas para llevar adelante una lucha, es la cuestión de la dirección. Ya que, creemos, no basta con que existan las condiciones objetivas para que la clase trabajadora actúe en contra de las direcciones espurias; ya que si no cuenta con una dirección clara que responda a una línea política consecuente, los fracasos y las derrotas no se harán esperar.

“...es absolutamente indispensable que la dirección sindical entienda muy bien cuáles son los objetivos a conquistar y dentro de cuales límites debe actuar. La cuestión del marco de la lucha no es, naturalmente, una cuestión estática; sino por el contrario, su carácter dinámico se determina por los cambios cuantitativos y cualitativos que registre la situación sobre la cual se opera.” (15)

“La tarea de forjar una verdadera dirección del movimiento obrero esta íntegramente ligada a la cuestión de contar con un Programa de Lucha.” (16)

La experiencia del movimiento de los trabajadores ferrocarrileros de 1958/1959 representó uno de los momentos de mayor movilización así como también de más aguda represión.

Por lo mismo vale la pena tratar de recapitular sobre el movimiento ferroviario.

El triunfo alcanzado por los trabajadores ferrocarrileros abría perspectivas nuevas no sólo al gremio sino al conjunto del movimiento sindical mexicano.

Ya que el movimiento depurador iniciado por el gremio representaba una lucha abierta entre líderes “charros” y trabajadores,



y no obstante que no se planteaba explícitamente la reformulación de la estructura de dominación imperante si afectaba, de hecho, a uno de los pilares más importantes de control del Estado: la identificación de propósitos de los trabajadores y de las instituciones de la Revolución Mexicana.

Por lo tanto, este control hacia los trabajadores organizados en sindicatos y la política de conciliación de clases, así como su incorporación de manera institucional al sistema político dominante instaurado con tanto esmero por el Estado, no podía ponerse en tela de juicio. Mucho menos perderse.

Desde nuestro punto de vista, era necesario por lo tanto —sin afán de criticar por criticar, sino para evitar errores futuros—, saber emplear el arma del repliegue sin dejar la lucha ni hipotecar las conquistas conseguidas.

Para consolidar las victorias alcanzadas hacia falta, además, tener bien claros los objetivos del movimiento, tanto por la dirección a la que cabe, es obvio, la mayor responsabilidad como por el conjunto de los trabajadores.

Solo así podía avanzarse.

La decisión de cambiar los ritmos de la lucha, creemos, es algo que solo los dirigentes pueden prevenir y su eficacia consiste en saber convencer de lo mismo a las masas, sin que éstas disminuyan su combatividad

“La lucha de la clase obrera por sus sindicatos en México será una larga marcha a través de la cuál el movimiento deberá irse combinando y, al mismo tiempo, integrando con la organización.

Aquí no cabe la guerrilla aislada sindicato por sindicato, ni la revuelta general; sino una prolongada y paciente acumulación de fuerzas las cuales, desde un principio, deberán actuar como fuerzas organizadas.” (17)

En fin, “caminar” sobre lo firme que “correr” en arena movediza.

#### NOTAS CAPITULO IV

- ( 1 ) ALONSO, Antonio, *El movimiento ferrocarrilero en México 1958/1959*, Editorial Era, segunda edición, México, 1975, p. 110.
- ( 2 ) Alonso, *op. cit.*, pp. 113-114.
- ( 3 ) Confederación Mexicana de Electricistas, *El charrismo sindical y la insurgencia de los ferroviarios*, Ediciones Solidaridad, México, 1958, p. 44.
- ( 4 ) GILL, Mario, *Los ferrocarrileros*. Editorial extemporáneos, segunda edición, México, 1977, p. 172.
- ( 5 ) VALLEJO, Demetrio, *Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México*, s/e, México, 1967, p. 47.
- ( 6 ) Alonso, *op. cit.*, p. 149.
- ( 7 ) Alonso, *op. cit.*, p. 155.
- ( 8 ) CME, *op. cit.*, p. 54.
- ( 9 ) CME, *op. cit.*, p. 55.
- (10) Alonso, *op. cit.*, p. 151.
- (11) Vallejo, *op. cit.*, p. 61.
- (12) Vallejo, *op. cit.*, p. 60.
- (13) Alonso, *op. cit.*, p. 161.
- (14) BARBOSA, Fabio, *Las luchas obreras de 1958/1959 y la izquierda mexicana*, mimeo, México, 1980, p. 33.
- (15) CME, *op. cit.*, p. 70.
- (16) CME, *op. cit.*
- (17) CORDOVA, Arnaldo, *La política de masas y el futuro de la izquierda en México*, en Cuadernos políticos, Editorial Era, número, 19, México, 1979, p. 37.

## **CAPÍTULO QUINTO**

# **ESTRÚCTURA DEL SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPUBLICA MEXICANA**

La estructura con que cuenta el sindicato ferrocarrilero, primer sindicato nacional de industria en el país, es muy compleja. Se compone de una estructura organizativa de tipo geográfico que agrupa en cuarenta secciones a los trabajadores de acuerdo a la localidad donde laboran y, junto a esta estructura, se encuentra una división de tipo gremial en donde quedan agrupados los trabajadores en cinco ramas generales, que a su vez se dividen en treinta y un especialidades (más adelante detallaremos esto). Esta estructura da por resultado que la práctica sindical quede también fragmentada (y por consiguiente con esto se da ya un control sobre los trabajadores), ya que los trabajadores al no conocer los problemas de otra especialidad (garroteros, oficinistas, empleados de vigilancia, auditores de trenes, etcétera), que en última instancia son problemas del gremio en su conjunto, den las luchas en forma aislada y no como debiera ser —tratándose de un sindicato nacional por rama de actividad como lo es el ferrocarrilero en bloque, conjuntamente.

Otra forma de control se encuentra en los mecanismos para realizar asambleas. De acuerdo con los estatutos del sindicato (capítulo XXII, artículos 158 y 159) las asambleas son de tres tipos, a saber: sindical, profesional y política.

La sindical (artículo 161) debe realizarse dos veces por mes; asamblea que nunca o muy pocas veces se realiza y los "charros" cuando se llegan a realizar, hacen y deshacen lo que ellos quieren sin consultar para nada a los trabajadores.

Las asambleas profesionales (artículo 171) pueden ser de tres tipos: de especialidad (artículo 171, inciso b); de rama general (artículo 171, inciso c); o generales (artículo 171, inciso d).

De esta manera los problemas que surgen en un sector son discutidos solamente por los del sector en conflicto. Por ejemplo: si

los garroteros (encargados de vigilar los trenes en su recorrido) de Oaxaca tienen problemas, los garroteros de otras partes del país no pueden participar en el problema ya que simplemente no lo conocen: y esto es con todas las ramas, ramitas, etc., del sindicato.

Por último, las asambleas de carácter político en las cuales deberían tratarse problemas reales de la clase obrera, del gremio, apoyos a otros sectores, problemas del país, etcétera; se restringen —por obvia conveniencia de los actuales dirigentes del gremio— a ser meras reuniones para atender cuestiones del partido oficial (el PRI) y para que los trabajadores del riel le “brinden” su apoyo al partido (artículo 182).

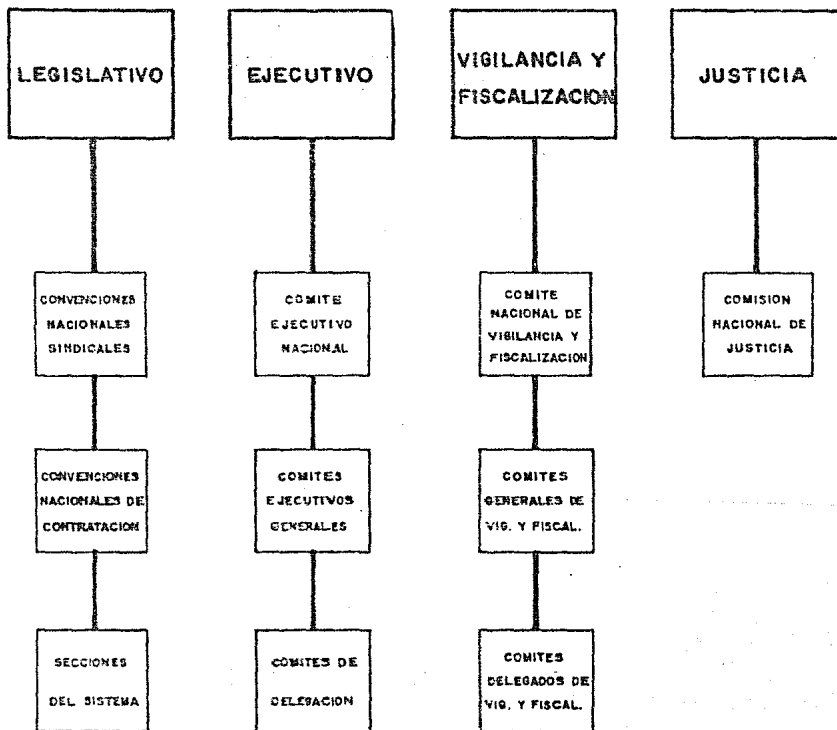
Otro grave problema es el “cuerpo de representantes sindicales” (artículo 182) que es tan grande como la misma organización del sindicato. Así se tiene que en cada sección, delegación y en el ejecutivo nacional hay ocho representantes cinco de rama general y treinta y uno de especialidad. Esto da por resultado un enorme cuerpo de representantes sindicales que muy pocas veces responde a los intereses reales de los trabajadores, sino que responde a los intereses de los lidercillos “charros”.

Esta estructura sindical de la que hablamos, tiene como consecuencia —extra— que los problemas de los trabajadores ferroviarios se manejen de una manera bien centralizada; o sea, que los comités ejecutivos locales (seccionales y delegacionales) dependan totalmente del comité ejecutivo nacional, él que a su vez es manejado por él que alguna vez fue dirigente obrero pero convencido de que ese no era su camino, prefirió andar por el de los empresarios, Luis Gómez Zepeda, actual gerente de la empresa de los ferrocarriles nacionales de México (FERRONALES) y presidente vitalicio del grupo oficial del STFRM que es el “Héroe de Nacozari” (grupo que trataremos en el capítulo sobre burocracia sindical).

Y esta dependencia de que hablamos abarca también el terreno económico, ya que el CEN es el encargado de recoger todas las cuotas sindicales y, si en algún momento surge “X” desacuerdo entre el ejecutivo nacional y alguna sección o delegación, simplemente se le “castiga” sin darle dinero.

Por otra parte, el proceso electoral (capítulo XXIV) corre a cuenta del CEN el que maniobra a sus anchas, violando todo lo que se le presente en el camino.

## Gobierno del Sindicato Ferrocarrilero



Las condiciones de trabajo, por su parte, no obstante de ser pésimas son además inseguras.

En lo que respecta al contrato colectivo del STFRM, éste es casi desconocido por los trabajadores; y se puede decir —sin aventurar mucho— que el sindicato ferrocarrilero juega actualmente debido a la alarmante corrupción y cinismo de sus dirigentes, un papel de simple “agencia de colocación”; ya que para que un interesado en trabajar en ferrocarriles pueda entrar, es necesario que pague en el sindicato (X cantidad de dinero) y posteriormente en la empresa, consiguiendo por este camino el trabajo.

La autoridad del sindicato se realiza a través de los cuerpos que en seguida se señalan:

- LEGISLATIVO:**
- a) Las convenciones nacionales sindicales.
  - b) Las convenciones nacionales de contratación.
  - c) Las secciones del sistema.

Las secciones se constituyen con el total de socios que residan dentro de sus jurisdicciones territoriales, siempre que su número sea mayor de quinientos.

Las secciones representan a través de los acuerdos de sus respectivas asambleas los intereses sindicales y profesionales de sus socios.

Las secciones sólo podrán ser aumentadas o disminuídas por acuerdo de las convenciones nacionales del sindicato.

- EJECUTIVO:**
- a) El comité ejecutivo nacional.
  - b) Los comités ejecutivos generales.
  - c) Los comités de delegación.

Representa el interés del sindicato y es el ejecutor de todos los acuerdos de la organización.

Los comités ejecutivos generales representan el interés general de sus respectivas secciones y son los ejecutores de los acuerdos procedentes de las asambleas.

Los comités ejecutivos delegados y los subcomités delegados, representan el interés general de sus socios que integran la correspondiente delegación o subdelegación y son ejecutores de los acuerdos procedentes de la sección a la que corresponden.

Estos cuerpos los integran los siguientes funcionarios nacionales y generales:

**COMITE EJECUTIVO NACIONAL:** Un secretario nacional; un secretario nacional de organización y estadística; un secretario nacional tesorero; cinco secretarios nacionales de ajustes (uno por cada rama de trabajo).

**COMITES EJECUTIVOS GENERALES:** Un secretario general; un secretario general de organización, educación y estadística; un secretario general tesorero; cinco secretarios generales de ajustes (uno por cada rama general de trabajo).

**COMITES EJECUTIVOS DE DELEGACION:** Un delegado secretario; un delegado secretario de organización, educación y estadística; un delegado secretario tesorero; cinco delegados secretarios de ajustes (uno por cada rama general de trabajo).

**SUBCOMITES DELEGADOS:** Un subdelegado corresponsal.

Nota: Los comités ejecutivo nacional y generales, a proposición del respectivo secretario de organización, educación y estadística; designarán para dicha secretaría a un subsecretario auxiliar juvenil para desarrollar los programas técnicos, deportivos, de encauzamiento social, etcétera.

**VIGILANCIA Y FISCALIZACION**

- a) El comité de vigilancia y fiscalización nacional.
- b) Los comités generales de vigilancia y fiscalización.
- c) Los comités delegados de vigilancia y fiscalización.

El comité de vigilancia y fiscalización ejercerá, como su nombre lo indica, la vigilancia, fiscalización y conservación del orden y disciplina que requiere el interés del sindicato.

Es el encargado de exigir legalidad y fiel cumplimiento de todos y cada uno de los actos de la organización, de sus funcionarios y asociados, así como el cumplimiento de los acuerdos y objetivos de aquéllos.

Los comités generales de vigilancia y fiscalización ejercerán



las mismas funciones que el nacional, sólo que a nivel de su sección.

Estos comités de vigilancia y fiscalización quedan integrados con los siguientes funcionarios, tanto a nivel nacional como seccional:

En el ORDEN NACIONAL: El comité nacional de vigilancia y fiscalización.

En las SECCIONES: El comité general de vigilancia y fiscalización.

En las DELEGACIONES: El comité de vigilancia y fiscalización de delegación.

Estos cuerpos estarán compuestos por un presidente, un primer vocal y un segundo vocal.

JUSTICIA: La comisión nacional de justicia actuará solamente en casos especiales (previstos por los artículos del 213 al 218 del capítulo XXIV de los estatutos del sindicato).

Organización de tipo geográfico con la que cuenta el sindicato ferrocarrilero:

Sección 1.-Acámbaro, Gto.	Sección 2.-Aguascalientes, Ags.
Sección 3.-Apizaco, Tlax.	Sección 4.-Cárdenas, S.L.P.
Sección 5.-Chihuahua, Chih.	Sección 6.-Cd. Madero, Tamps.
Sección 7.-Durango, Dgo.	Sección 8.-Empalme, Son.
Sección 9.-Gómez Palacio, Dgo.	Sección 10.-Guadalajara, Jal.
Sección 11.-Irapuato, Gto.	Sección 12.-Jalapa, Ver.
Sección 13.-Matías Romero, Oax.	Sección 14.-Mazatlán, Sin.
Sección 15.-México, D.F.	Sección 16.-México, D.F.
Sección 17.-México, D.F.	Sección 18.-México, D.F.
Sección 19.-Monterrey, N.L.	Sección 20.-Orizaba, Ver.
Sección 21.-Puebla, Pue.	Sección 22.-Oaxaca, Oax.
Sección 23.-Saltillo, Coah.	Sección 24.-San Luis Potosí, S.L.P.
Sección 25.-Tierra Blanca, Ver.	Sección 26.-Tonalá, Chis.
Sección 27.-Torreón, Coah.	Sección 28.-Veracruz, Ver.
Sección 29.-Cd. Frontera, Coah.	Sección 30.-Nvo. Laredo, Tamps.
Sección 31.-Chihuahua, Chih.	Sección 32.-Campeche, Camp.
Sección 33.-Guadalajara, Jal.	Sección 34.-Tampico, Tamps.
Sección 35.-Mexicali, B.C.N.	Sección 36.-Cd. Victoria, Tamps.
Sección 37.-Mérida, Yuc.	Sección 38.-Cd. Jiménez, Chih.
Sección 39.-Coatzacoalcos, Ver.	Sección 40.-Benjamín Hill, Son.

Ramas generales y especialidades con las que cuenta el STFRM:

**I.-ALAMBRES:** celadores-electricistas; electricistas y similares; despachadores de trenes; jefes de estación; telegrafistas o telefonistas especializados de operación.

**II.-OFICINAS:** auditores de trenes y similares; carrilleros-estibadores de transportes, express y similares; conductores de express y ayudantes; empleados de coches dormitorio; trabajadores de coches especiales y conexos; empleados de carro-comedor y salón cantina; personal de cafetería; personal de choferes y jeep llamadores; enfermeras; oficinistas y similares; personal de servicios sociales; empleados de vigilancia y conexos.

**III.-TALLERES:** albañiles, ayudantes y ayudantes auxiliares; caldereros, ayudantes y similares; carpinteros, ayudantes y similares; cobreros-hojalateros y ayudantes; forjadores, laminadores a y u d a n t e s y similares; mecánicos, mecánicos-electricistas, ayudantes y similares; moldeadores, fundidores, ayudantes y similares; modelistas y ayudantes; pintores, ayudantes y similares; troqueros, ayudantes y similares; soldadores-cortadores y ayudantes.

**IV.-TRENES:** conductores de trenes; ayudantes de maquinistas de camino; garroteros; maquinistas de camino; maquinistas de patio y ayudantes; patieros y similares; similares de tripulantes de locomotora.

**V.-VIA Y CONEXOS: Puentes, edificios y estructuras; vías y conexos.**

**FUENTE:** Estatutos del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, México.

## **CAPÍTULO SEXTO**

### **BUROCRACIA SINDICAL FERROCARRILERA:**

Como consecuencia de los enfrentamientos del gremio ferrocarrilero con el gobierno, la vida sindical resultó seriamente afectada.

A más de veinte años del Plan del Sureste (plan que concretó la acción ferrocarrilera de los años 1958/1959), la rehabilitación del gremio (rehabilitación sindical) no ofrece perspectivas inmediatas.

Las derrotas sufridas no sólo marginaron de la vida sindical a dirigentes y grupos importantes de activistas, sino produjeron como resultado el abandono de la lucha de muchos ferroviarios que lograron reubicarse en el sindicato, ahora bajo la condición de ajustarse a los requerimientos de la línea de control sindical impuesta por el gobierno en colaboración con los "charros".

La vieja burocracia sindical encastillada en el grupo llamado "El Héroe de Nacozari", ejerce influencia en todos los niveles sindicales y empresariales y está orientada —específicamente— a la conquista de "gajes" que obtiene de la promoción de negocios inconfesables o del reconocimiento de derechos y favores.

(Es un grupo convenenciero y corrupto).

La burocracia sindical ferrocarrilera está ligada a la burocracia del resto del movimiento obrero mexicano que tiene, en el Congreso del Trabajo, su baluarte principal y, por tanto, mantiene una sumisión permanente ante el gobierno (con los presidentes en turno), que se manifiesta apoyando y proclamando la posición oficial con respecto de "no importa que asunto".

"La burocracia sindical no es un fenómeno externo a la clase obrera. No es la imposición "desde fuera" lo que explica su existencia; es un producto natural del desarrollo y expansión de los sindicatos.

La necesidad de contar con representaciones permanentes y profesionales es lo que explica su surgimiento.

Conforme se despliega la acción sindical, se crean los marcos jurídicos y sociales para su funcionamiento, se institucionalizan sus prácticas y acciones, los sindicatos se vuelven organizaciones permanentes que expresan la acción obrera.

Estas organizaciones requieren forzosamente de un cuerpo de representantes igualmente permanentes que son los que en términos estrictos constituyen la burocracia sindical.

Empero, la burocracia no es una categoría social que flota en el aire, sino la representación de un sector de trabajadores determinado. No puede desprenderse de sus compromisos hacia sus afiliados so pena de perder su legitimidad, pero al mismo tiempo, las facultades que necesariamente debe reunir, le otorgan márgenes de libertad en relación a sus representantes". (1)

Es práctica frecuente en los sindicatos obreros del país que sus miembros constituyan en el seno de los sindicatos a los que pertenecen, grupos para conjugar determinados intereses con el propósito de controlar los cuerpos del gobierno sindical, se organizan y funcionan como partidos políticos (esto no estaría mal si los integrantes de los cuerpos no interpusieran, como en muchos casos lo hacen, sus intereses —personales— a los de los trabajadores creando sus "feudos". Como por ejemplo: en el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación (SNTE) "Vanguardia Revolucionaria"; en el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM) "Grupo Unificador Mayoritario"; en el Sindicato de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana (STMMSRM) "Grupo Once de Julio"...).

Algunas veces la formalidad organizativa trasciende el puro interés caudillista y se formulan declaraciones de principios, programas de acción, disposiciones reglamentarias, etcétera; o se adoptan otras formalidades organizativas que permiten caracterizar el interés aparente de sus promotores; ya que casi siempre se trata de acuerdos de grupos que buscan apoderarse —o seguir manteniendo— de la dirección sindical y que pro-

mueven cierto tipo de proselitismo, que como decimos, se esconde detrás de declaraciones de principios o programas de acción que no son otra cosa que puras pantallas para ocultar una realidad muchas veces deprimente.

Se trata de aspirar y conquistar el poder sindical para fines (en muchas ocasiones) de especulación personalista.

Uno de estos grupos, organizado hace algunos años entre el gremio ferrocarrilero, es el que adoptó como denominación distintiva, el señalamiento hecho al ferroviario Jesús García por un acto de valor personal, cuando a riesgo de su vida, alejó de la población de Nacozari, Sonora, un convoy ferroviario cargado de explosivos a punto de estallar (el 7 de noviembre de 1907), (2) salvando así a cientos de miles de habitantes del pueblito mencionado de una muerte segura.

En homenaje a Jesús García se le llama "El Héroe de Nacozari".

Como grupo sindical, "El Héroe de Nacozari" no hace honor en forma alguna al valeroso acto de aquel trabajador ferrocarrilero.

Desde el principio y como contrapartida a la acción de grupos radicales en el seno del sindicato ferrocarrilero, el grupo "El Héroe de Nacozari" ha estado ligado casi siempre al interés de politiquillos que de ningún modo (ni por equivocación) se caracterizan por su adhesión a la causa obrera. Debe reconocerse, sin embargo, que el grupo "El Héroe de Nacozari" ha sido manejado hábilmente por el actual gerente de los ferrocarriles nacionales (FERRONALES), Luis Gómez Zepeda.

Aliado circunstancialmente a diversos sectores sindicales y políticos, y otros comprometido con sectores sindicales antagónicos, "El Héroe de Nacozari" ha mantenido influencia y control dentro del gremio ferroviario. Comprometiendo adhesiones y apoyos a cambio de canonjías y asegurando el cumplimiento de la política gubernamental como requisito para obtener a su vez, apoyo y ayudas.

La burocracia sindical —no sólo la ferrocarrilera— se ha caracterizado por ser contradictoria y cínica, quedando demostrado día con día por conducto de sus propios "abanderados" (representantes).

Sin tener planteamientos propios, ya que los toman y hacen "suyos" de organizaciones avanzadas, dan "bandazos" de un lado

a otro, procurando no acabar de perder el control que mantienen sobre los trabajadores. Es por esto, que no resulta difícil explicarnos el por qué un día mantienen una posición totalmente antidemocrática, y un día después, con la "mayor naturalidad del mundo" se manifiestan por la democracia y la justicia social.

"...en la caracterización de la burocracia sindical se le ha mitificado, dificultando la comprensión de su funcionamiento real.

Los llamados "charros" no se sustentan exclusivamente, como a menudo se dice, en el empleo de la violencia y la antidemocracia ostentosa. También para mantenerse, la burocracia sindical emplea su capacidad de representación.

Y lo mismo impulsa programas de reformas sociales limitadas, aunque de una eficacia ideológica no desdeñable, o llega a tomar, en ocasiones extremas, medidas de fuerza". (3)

Si comparamos, así sea de una manera muy general, la política real del grupo "El Héroe de Nacozari" con las postulaciones programáticas de sus líderes, se advierte la mayor incongruencia.

Un día declaran —por ejemplo— que es insuficiente el equipo por lo que se comprará nuevo equipo, "el primer paso será la adquisición de 172 locomotoras con potencia conjunta de 470,050 H.P. ... (4), con lo cual se agilizará en gran medida el transporte...; pero, por otro lado, se sigue rentando equipo en los Estados Unidos con lo cual se sigue manteniendo una dependencia estrecha además de los jugosos contratos de funcionarios mexicanos con capitales norteamericanos.

La crisis del sistema ferrocarrilero no es nueva, por más que Gómez Z. y Cía., la quieran ignorar o minimizar; así como tampoco es nueva la política demagógica de la burocracia sindical a la cual le deben, en gran parte, los líderes y politiquillos encontrarse "trepados" en el poder como se encuentran.

Nosotros pensamos que la crisis del sistema ferroviario es una crisis profunda, de estructura, que sólo podrá ser superada con medidas realmente radicales.

Las redes son insuficientes y, el hecho de que lo sean de ninguna manera puede justificarse invocando la realidad de otros países (a lo que son muy afectos no pocos funcionarios):





hacen falta vagones, tanques y locomotoras para poder atender la demanda de transporte; hacen falta talleres de reparación y mantenimiento que saquen de su pésimo estado al equipo; las tarifas de servicio son un verdadero desastre, están estructuradas para servir a los capitalistas (tanto del país como extranjeros) y, para colmo, sistemáticamente se tiene que recurrir (por la falta de equipo) al alquiler del mismo (podríamos preguntarnos, sin ser ocioso, la Constructora de Carros de Ferrocarril ¿qué hace?).

Esta crisis, expresada cada vez más claramente en la enorme acumulación de carga en las terminales (embotellamiento de trenes debido no a un exceso, sino paradójicamente, a una falta de los mismos), no es otra cosa que el resultado de una catástrofica política ferroviaria aplicada a lo largo de muchos años; ésta es la causa fundamental de la crisis que afecta (abarca) a todo el sector nacionalizado de nuestra economía, ya que la política que se sigue es la misma.

Esta política de que hablamos la podemos resumir de la siguiente manera: sometimiento, antidemocracia, corrupción e ineptitud administrativas y subordinación de nuestros intereses a los intereses "gringos" —fundamentalmente—.

Ha habido avisos, más o menos frecuentes, sobre la gravedad del sistema, pero en vez de plantearse una reorganización general de los ferrocarriles, conjugando el interés de la nación (de la empresa tomándola como lo que es: empresa nacionalizada). con el interés de los trabajadores; lo que se ha hecho es, o echar la culpa de todos los males a los trabajadores por "su falta de trabajo e interés", o subir tarifas a diestra y siniestra.

Nosotros pensamos que no sólo es necesario, sino urgente, que los trabajadores ferrocarrileros (al igual que el resto de los trabajadores mexicanos que se encuentran encadenados al charrismo) reconquisten su sindicato, y luchen resuelta y organizadamente por un programa que recoja tanto sus intereses inmediatos como los intereses de la nación en su conjunto.

Los trabajadores, y en varios sectores así lo han entendido, tienen un papel fundamental en la transformación de esta sociedad injusta, que lejos de enmarcarse en el mero ámbito gremial (revisión salarial, escalafones, etcétera) va más allá y apunta hacia objetivos superiores.

Los trabajadores pues, no puede acoger una equívoca "neu-

tralidad política", es preciso que tiendan a niveles de lucha —con programas y metas comunes— que vean por el cambio radical y democrático de nuestro país.

## NOTAS CAPITULO V

- (1) WOLDENBERG K., José *Notas sobre la burocracia sindical en México*, en: Revista de la división de ciencias sociales y Humanidades, volumen 1, núm. 1, UAM-Atzacapozalco, Estado y clase obrera en México. 1980. México, p. 18.
- (2) Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Estatutos, México.
- (3) TREJO D., Raúl, *et. al. México hoy*, editorial siglo XXI, México, 1979, p. 130.
- (4) Los ferrocarriles nacionales vistos Gómez Z., Revista Siempre, enero 30, 1980, México.

## **CAPÍTULO SEPTIMO**

# **LA INSURGENCIA FERROCARRILERA DE 1971**

La década de los años setenta anuncia cambios y movimientos sociales (principalmente obreros) importantes.

A partir de 1970 dentro del movimiento obrero mexicano se empiezan a recuperar, de manera más notoria públicamente, algunos destacamentos importantes del proletariado mexicano, valdría citar: electricistas, mineros, telefonistas y los propios ferrocarrileros que, junto con otros sectores —nucleares y universitarios fundamentalmente— conforman la insurgencia obrera.

Esta insurgencia ha tenido un desarrollo poco homogéneo y los movimientos que la han integrado también han tenido resultados diferentes. No obstante, se advierte una creciente preocupación por recuperar los sindicatos que se encuentran en manos de dirigentes espurios (lidercillos que ven en los sindicatos las “fuentes de sus riquezas”), y también por reivindicar derechos tan legítimos de la clase obrera, como son el derecho de huelga y la contratación colectiva, entre otros.

La grave situación económica del país se ha traducido en constante deterioro de las condiciones de vida del pueblo trabajador, y la crisis (relativa, pero a final de cuentas crisis) de la política oficial de control sindical, han sido piezas fundamentales dentro del marco donde ha actuado —y actúa— la insurgencia obrera.

A raíz de la represión, a fines de la década de los cincuenta (en 1959), de que fue objeto el gremio ferroviario, éste resultó seriamente afectado.

Los trabajadores, en muchos casos, por temor a la represión prefirieron (y hoy muchos aún lo prefieren) alinearse a la política de control sindical impuesta por el gobierno y los líderes corruptos: el charrismo.

La inmovilidad en la que cayó el gremio —los trabajadores— registró una variable al iniciarse la década de los años setentas

cuando el Movimiento Sindical Ferrocarrilero (MSF), creado a principios de 1971 y encabezado por Demetrio Vallejo, ocupó algunas secciones (locales) sindicales.

La toma de los locales sindicales al efectuarse sin un programa claro de lucha (con una concepción, desde nuestro punto de vista, equivocada), limitó las perspectivas de avance de los trabajadores ferrocarrileros (los vallejistás principalmente), ya que de "entrada" se enfrentaron a la represión por parte tanto del gobierno como de los propios charros del sindicato.

Creemos que la táctica seguida por el MSF fue equivocada ya que el problema no es la toma del local por el local mismo; sino que el centro radica en lograr una verdadera democratización y reestructuración de los sindicatos y, con tomar el local "por asalto" no se democratiza "por arte de magia" el sindicato, ni siquiera esa sección...

El problema radica, como decimos, en transformar —en dar la lucha— por cambiar la política sindical que el gobierno ha "asignado" a los sindicatos en México. Marcar un rumbo propio de y para la clase trabajadora, así como para el país en su conjunto. El ejemplo más claro que tenemos hoy en día es la lucha ejemplar de la Tendencia Democrática de los electricistas y, que hoy por hoy un sector importante del proletariado lo ha entendido y está dando la batalla en ese sentido.

Esta etapa de lucha de los ferroviarios quedó pues limitada en sus perspectivas de avance desde un principio, al enfrentarse de "entrada" con el gobierno quien tiene que defender "a capa y espada" la "legalidad" de las direcciones espurias.

El ciclo represivo que dio respuesta a los avances de los trabajadores ferrocarrileros, encabezados por el MSF, disminuyó las posibilidades de triunfo.

El 17 de enero de 1971 se constituye el Movimiento Sindical Ferrocarrilero (MSF) encabezado por Demetrio Vallejo Martínez. El MSF se constituye con miembros de 29 secciones del sindicato ferrocarrilero.

Al día siguiente, enero 18, el MSF da a conocer su Declaración de Principios y su Programa de Acción, de los cuales vale citar:

Conscientes de la necesidad de contar con un organismo serio, responsable y combativo capaz de organizar las luchas, sujeto a un programa y que no figure solamente en períodos de proceso electoral, de revisión salarial o contractual, un grupo de traba-

jadores constituye el Movimiento Sindical Ferrocarrilero, cuyo lema es: Unidad, Democracia y Firmeza Revolucionaria.

Entre los puntos del programa se cuentan los siguientes (entre otros):

- a) Pugnar porque las empresas ferrocarrileras sean fusionadas bajo un solo mando;
- b) Pugnar porque la empresa revise su política tarifaria;
- c) Pugnar porque el Estado incremente la construcción de ferrocarriles;
- d) Pugnar por aumentar el fondo de ahorro;
- e) Pugnar porque los servicios médicos sean gratuitos para los trabajadores y sus familiares;
- f) Pugnar por la creación de centros de capacitación;
- g) Pugnar porque la jornada de trabajo sea de 40 horas con pago de 56... (1)

A ocho meses de la constitución del MSF (septiembre 9, 1971) los miembros de este movimiento ocupan la sección del sindicato ferrocarrilero en Jalapa, Veracruz.

Un mes después, en octubre, ocupan la sección de Frontera, Coahuila.

Para finalizar el año, en diciembre 14, se realiza la Primera Jornada Nacional por la Democracia Sindical encabezada por el Sindicato de Trabajadores Electricistas de la República Mexicana (STERM) y el MSF en cuarenta ciudades del país.

El año de 1972 presenciara la continuación de las luchas del movimiento obrero mexicano por lograr la democracia sindical.

El 13 de enero los trabajadores ferrocarrileros pertenecientes al MSF ocupan el local del STERM en Torreón. Con ésta son ya 13 las secciones ocupadas por el MSF.

Para fines del mes (enero 27) es realizada la Segunda Jornada Nacional por la Democracia Sindical, esta vez en 48 ciudades del país. Como demandas principales se exige el respeto a la Titularidad del contrato colectivo para el STERM, y la celebración de un plebiscito nacional para el STERM, exigencia del MSF.

El 9 de marzo sufren agresiones algunos miembros del MSF que se encontraban en poder de la sección en Monterrey.

Días después, 12 de abril, asesinan a un dirigente ferrocarrilero.



lero, del MSF, en Veracruz; y el día 24 del mismo mes es ocupada la sección de Oaxaca.

Es realizada también la Tercera Jornada Nacional con la participación de varios sectores, la encabezan el STERM y el MSF.

En julio (15) son desalojados, por miembros del ejército trabajadores ferrocarrileros pertenecientes al MSF que se encontraban en poder de la sección Oaxaca.

El 30 de julio se constituye el Comité Coordinador de la Unión Nacional de Trabajadores (UNT), éste queda integrado por representantes del STERM, del Frente Auténtico del Trabajo (FAT) y otras organizaciones.

Después de una marcha, los miembros del MSF vuelven a ocupar el local del sindicato ferrocarrilero en Matías Romero, Oaxaca. El ejército nuevamente los desaloja.

En septiembre (19) la Dirección Nacional del MSF se reúne en la ciudad de México obteniendo una audiencia con el Secretario del Trabajo. Días después, septiembre 26, los trabajadores ferrocarrileros que habían sido expulsados por participar en los paros del movimiento de 1958/1959 son finalmente reinstalados, la mayor parte es jubilada.

En octubre son ocupados, por el MSF, los locales de Chihuahua y Durango.

El año de 1972 se cierra con una concentración de la UNT en el Distrito Federal en solidaridad con los diversos movimientos sindicales que se dan en todo el país.

En enero de 1973 (14) el MSF lleva a cabo una Jornada Nacional, manifestaciones y asambleas en ocho ciudades del país.

Con motivo del XL (febrero 1.º) aniversario del sindicato ferrocarrilero, el MSF realiza una serie de movilizaciones en varias localidades.

En marzo (25) la Séptima Asamblea del MSF solicita al presidente de la República en turno, Luis Echeverría Álvarez, garantías para poder participar en las elecciones para renovar la dirección del sindicato ferrocarrilero próximas a efectuarse.

Demetrio Vallejo es postulado para secretario general del STFRM, por el MSF; inmediatamente después éste emprende una gira por las secciones ferrocarrileras del país entre el 3 de mayo y el 27 de junio.

Entre octubre 15 y noviembre 8 de 1973 son realizadas las elecciones en el STFRM (planillas, campaña, votaciones, etc.). El

grupo oficial "El Héroe de Nacoziari" apoyado por los "charros" y la empresa, postula a Tomás Rangel P. —para secretario general—; el grupo Acción Sindical (de corte democrático) a Trinidad Estrada y el MSF a Demetrio Vallejo.

Al MSF se le niega el registro ya que dicen que su candidato se encuentra "privado de derechos sindicales".

Al concluir el período electoral dentro del sindicato ferrocarrilero es designado "por mayoría de votos" el candidato oficial, Rangel Perales. El MSF denuncia ante las autoridades que en las elecciones hubo fraudes.

### Comentarios en torno a la táctica seguida por el MSF;

"...esta experiencia que se suma a otras muchas semejantes nos lleva de nuevo a llamar fraternalmente a los compañeros del MSF a reflexionar sobre la eficacia de la táctica que consiste en apoderarse de los locales seccionales. A nuestro juicio, las ventajas de esa táctica son mínimas: contar con el aparato burocrático en condiciones en que este hecho no refuerza para nada la posición de los dirigentes democráticos, sino que, por el contrario, los vulnerabiliza frente a la represión.

Llamamos a plantear con toda profundidad las perspectivas del movimiento ferroviario y de la empresa de los ferrocarriles, a elaborar su programa de lucha, perfeccionar su funcionamiento democrático." (2)

"La toma de secciones sindicales, la ocupación de locales del STFRM, ha mostrado su ineficiencia.

El camino es la fuerza obrera, la unidad. El camino que tienen que seguir los trabajadores ferrocarrileros es el de la democracia; formularse un programa a nivel nacional, el que incluya una reestructuración a fondo de empresa y sindicato; y luchar por éste sin querer, entre grupos, llevarse agua a sus pocitos." (3)

Después de tres años de lucha librando obstáculos, sufriendo represiones, etcétera, el 3 de marzo de 1974 el MSF, en su XII Asamblea Nacional, resuelve renunciar al sindicato ferrocarrilero y promover la creación de un sindicato paralelo. Con este

paso "en falso" queda prácticamente anulada la actividad real del MSF.

La idea de crear organizaciones paralelas a las ya existentes había mostrado ya su ineficacia, ya que en lugar de robustecer al movimiento obrero lo hace presa más fácil de las "garras" del charrismo.

El primer requisito necesario e indispensable para derrotar al charrismo (y lo que éste representa) es la unidad, la unidad obrera.

Bien se ha dicho que la unidad hace la fuerza.

"Si el charrismo se sostiene, es en gran medida sobre la base de la división de los trabajadores; el primer requisito para derrotarlo es la unidad obrera.

Esta incluye no sólo la lucha por modernizar la estructura del sindicato, sino también la unidad de las tendencias y grupos que, en todo el país, luchan por la democratización de sus organizaciones.

Esta unidad sólo puede darse sobre la base de precisar objetivos comunes, de precisar un programa para el sindicato ferrocarrilero." (4)

## **CAPÍTULO OCTAVO**

### **GRUPOS DEMOCRATICOS DENTRO DEL SINDICATO FERROCARRILERO**

**¿Qué piensan los dirigentes?**

Dentro del STFRM existen tres grupos —principalmente— de corte democrático (sin olvidar al “Héroe de Nacozari” del cual ya hablamos en el capítulo sobre burocracia sindical), a saber: el Movimiento Sindical Ferrocarrilero (MSF) constituido en 1971 y encabezado por Demetrio Vallejo Martínez, actual dirigente del Partido Mexicano de los Trabajadores (PMT); el Consejo Nacional Ferrocarrilero (CNF) constituido poco después de la represión de 1959; actualmente está encabezado por Mario Hernández (viejo luchador comunista), aunque él que realmente lo dirige es Valentín Campa Salazar miembro del Comité Central del ex Partido Comunista Mexicano hoy PSUM; y, el grupo Acción Sindical (AS) que resultó de diferencias dentro del CNF y que actualmente coordina Trinidad Estrada. Sin contar con más datos que nos permitiéran hacer un estudio más cuidadoso, con datos en libros, periódicos, etc., optamos por realizarles una entrevista —común— a cada uno de los dirigentes democráticos del gremio ferroviario.

La drámatica derrota impuesta a los trabajadores ferrocarrileros produjo, entre muchas consecuencias negativas, una división profunda entre los dirigentes de la insurgencia sindical en ese sector del movimiento obrero mexicano.

Suele decirse que mientras las victorias abundan en prógenitores las derrotas, en cambio, son huérfanas.

Pero si bien hace falta extraer las experiencias de la lucha de los trabajadores ferrocarrileros y con fines históricos deslindar responsabilidades, la tarea de encontrar el camino de la recomposición del frente de lucha domina la exigencia del interés colectivo.

Los trabajadores ferroviarios resistieron la agresión combinada

de diversos sectores y el enfrentamiento mismo, durante largas semanas, con el poder público.

La unidad combativa registró niveles excelentes y el arrojo y decisión de los trabajadores del riel hizo evidente la razón de su esfuerzo y la justicia de su causa.

Los días de esplendor pasarón; sin embargo, ahora queda emprender la búsqueda de nuevos horizontes a partir del análisis de los problemas de la unidad de acción y de la unida orgánica.

¿Qué piensan los principales líderes de la insurgencia ferroviaria?

A Demetrio Vallejo, Valetín Campa y Trinidad Estrada les presentamos un cuestionario común con las siguientes interrogantes:

- 1) ¿Cómo caracteriza la situación actual de las relaciones laborales en los ferrocarriles?
  - 2) ¿Cuáles son los grupos y tendencias que existen dentro del gremio ferrocarrilero, y cuál aproximadamente su membresía?
  - 3) ¿Desde el punto de vista ideológico y programático, que postula cada grupo en términos generales?
  - 4) ¿Se realizan esfuerzos por establecer coincidencias y discutir discrepancias entre los diferentes grupos?
  - 5) ¿Considera qué la unidad es factible?
  - 6) ¿Se podría adoptar un compromiso de unidad en la acción en base a la lucha contra el "charrismo"?
  - 7) ¿Por qué no ha podido ser posible discutir un Programa Conjunto y la posibilidad de arribar a la unidad orgánica precisamente por medios democráticos?
  - 8) Perspectivas que le ve al movimiento ferrocarrilero.
- Las respuestas, pues, son las siguientes:

Situación actual de las relaciones laborales en los ferrocarriles.

Demetrio Vallejo: Las relaciones entre los trabajadores y la empresa son sumamente difíciles; ya que los trabajadores no cuentan con representantes auténticos que defiendan sus intereses.

Las relaciones entre la empresa y los líderes "charros" son muy cordiales puesto que el director de los ferrocarriles es el que maneja y dirige a esos dirigentes.

Valentín Campa: Todavía pesa en las relaciones la gran represión de 1959. Hay una actitud sofocante, represiva, de cláusulas de exclusión constantes, de destituciones arbitrarias.

En estas condiciones nosotros hemos planteado la unidad de acción que ya nos ha dado muy buenos resultados cuando se ha logrado que sea entendida por el gremio.

Fue a base de la unidad de acción que se ganó el gran movimiento insurgente de 1958. Pero ahora, con gentes expertas en dividir, hacer demagogía, confundir, amedrentar, etc., sobre todo como Gómez Z. ésto se ha dificultado.

Trinidad Estrada: La situación laboral de los ferrocarrileros entre la empresa no existen, estan estancadas.

Es decir, los contratos de trabajo no son respetados, ninguna orden laboral se respeta, porque el señor que maneja al sindicato maneja al ferrocarril; es decir, Gómez Zeta mantiene una represión porque constantemente esta violando contratos y todo lo habido y por haber.

En las relaciones laborales no hay de que en el contrato se establece una cosa y se hace otra, ahí lo que ordenan los jefes es lo que se hace y si no se hace "se va a la calle", lo destituyen del servicio.

Total, las relaciones laborales no existen, es una dictadura de la empresa y del sindicato.

Grupos y tendencias que existen entre los ferrocarrileros —en el seno del sindicato—, y ¿cuál aproximadamente su membresía?

Demetrio Vallejo: Entre lo que yo se es que hay tres corrientes, tres grupos. La del "Héroe de Nacozari" que es el grupo de los líderes charros y que maneja el director de los ferrocarriles que incluso es el presidente vitalicio del grupo. El grupo esta financiado por los propios charros del sindicato, ya que las cuotas sindicales son utilizadas para su mantenimiento.

El otro grupo es el Consejo Nacional Ferrocarrilero (CNF) que dirige Valentín Campa, aunque figura como dirigente material Mario H. Hernández, un trabajador ferrocarrilero jubilado.

El Consejo tiene una tradición bastante larga de lucha; se inició después de la represión que sufrimos en 1959, tuvo características realmente revolucionarias, se enfrentó a los problemas

que se presentaron entonces y posteriormente decayó, tuvo cierto desprestigio.

Los procedimientos que se seguían ya no funcionaban. Actualmente es uno de los grupos que no tiene mucho prestigio dentro del gremio.

El otro grupo es el que yo he estado dirigiendo, se llama Movimiento Sindical Ferrocarrilero (MSF).

Esta corriente surgió en 1971; luchó en forma abierta, denodada en los primeros años de su nacimiento, e incluso en una de las luchas se ocuparon la casi totalidad de los edificios sindicales, se depusieron a los líderes charros. Pero, después intervino el gobierno, el ejército y la policía y desalojaron a los trabajadores.

Esas son las tres corrientes, no hay otra corriente más.

Valentín Campa: En el gremio ferrocarrilero hay los siguientes agrupamientos: el gubernamental llamado H de N dirigido por Gómez Z. que a base de represión, de sobornos y de amenazas tiene una gran cantidad de miembros —nominalmente— porque los miembros reales de ese grupo son muy pocos, es la pura burocracia y los “matraqueros”.

No tiene ninguna influencia, es odiado por los trabajadores. Hay algunas corrientes democráticas. Está el MSF dirigido por el compañero Vallejo, que por una serie de circunstancias ha disminuido considerablemente su influencia en el gremio.

Está el CNF que ha luchado constantemente (desde que se formó después de la represión de 1959) por los problemas, e insistiendo en la unidad de acción sin compromisos por cuestiones como: aumento de salarios, revisión de contratos, etcétera.

El CNF tiene una circunstancia muy favorable, que desde su fundación edita un periódico que se llama “El rielero”; éste es el único periódico sindical que se sostiene por sus lectores a través de cooperación voluntaria.

Hay otros grupos pequeños, esporádicos; se formaron algunos comités de lucha que desaparecieron.

Ha habido intentos de hacer reuniones con todos esos grupos pequeños, el CNF insistiendo al MSF; en dos o tres ocasiones se han tenido conversaciones entre el CNF y el MSF para tratar de llegar a un acuerdo sobre cuestiones concretas como cuando se ha convenido en luchar juntos en las elecciones locales. En un principio se había aceptado una planilla pero luego el MSF “rectificó”.



No hemos logrado un movimiento arrollador de unidad de acción, hemos logrado algunos procesos.

Nosotros insistimos en la unidad de acción sin condiciones, sólo para actuar por problemas concretos de interés colectivo.

Trinidad Estrada: Hay grupos como el CNF dirigido por Mario Hernández, aunque atrás esta Campa. El MSF que dirige Vallejo; el Héroe de Nacozari que es el grupo oficial de los charros; y, Acción Sindical (AS) que es el que dirijo yo.

Los cuatro grupos no tienen organización en la base.

El Héroe de Nacozari no sale más que cuando hay elecciones, pero tiene el control completo de la dirección del sindicato y como consecuencia controla las secciones, las delegaciones y sub-delegaciones.

No hay ninguna oportunidad, ningún resquicio para poder democratizar de acuerdo como lo establecen los estatutos al sindicato (mediante un proceso electoral).

Con un movimiento fuerte, organizado se podría lograr rescatar las secciones, pero en una cantidad limitada. Yo creo que se necesita un movimiento fuerte, muy fuerte como de un paro total o una huelga. No creo poder rescatar la dirección del sindicato porque todo está en manos de ellos, y si no es por la fuerza, no lo soltarán.

¿Qué por medio de proceso electoral?; ¿Qué por medio de votos?, lo veo imposible.

Es necesario aparte de reunir fuerzas, sostenerlas; no como fuerzas electoreras sino como un movimiento conciente, politizado. Preparar a largo plazo un movimiento, un gran movimiento de paros o huelgas pero éste a largo plazo.

Ahora, en las condiciones en que estamos nosotros quizás estén todos. Está el CNF (que para mí ese sólo existe de nombre). Pero, hablo con sinceridad, no hay ninguna fuerza organizada de ningún grupo. El que diga lo contrario está mintiendo, no es correcto.

¿Qué postula cada grupo en términos generales desde el punto de vista ideológico y programático?

Demetrio Vallejo: Realmente yo podría hablar sólo del mío, de los otros no.

El MSF tiene una Declaración de Principios, un Programa, un Reglamento. Postula en primer lugar la defensa de los contratos

colectivos de trabajo; también que los ferrocarriles sirvan realmente a la nación, que haya una administración honesta, que haya democracia en el sindicato, que en la dirección sindical debe haber personas honestas, gente que realmente sean electas libre y democráticamente por todos los trabajadores.

Consideramos que es la forma que podría ayudar no sólo a una rehabilitación, sino incluso a la modernización de los ferrocarriles porque habiendo una dirección honesta puede vigilar realmente que los dineros se inviertan para rehabilitar y modernizar los ferrocarriles.

Esos son más o menos los postulados del MSF.

Valentín Campa: Nosotros planteamos la reestructuración tarifaria, ya que con las tarifas existentes se beneficia solamente a las grandes compañías, mineras principalmente.

Yo en la Cámara de Diputados hice un exámen del desastre ferrocarrilero, expliqué el desastre, las opiniones que teníamos nosotros sobre las causas del mismo...; la política anti-ferrocarrilera se expresa principalmente en las tarifas de subsidio a los grandes capitalistas y por la política de carreteras compitiendo con los ferrocarriles, la mayoría paralelas a las vías férreas.

Nosotros sostenemos que deben aumentarse las tarifas y no en 20% pero tampoco en forma general, indiscriminada; sino a las grandes empresas industriales que reciben enorme subsidios a través de las tarifas.

Trinidad Estrada: En términos generales yo creo que el grupo Héroe de Nacozari no postula ninguna cosa programática ni ideológica, creo que esos no entienden nada. Les importa el poder y lo tienen, es un puro membrete que se encuentra en el poder y que es lo único que sostienen.

Su programa consiste en sostener y respaldar a capa y espada al gerente de los ferrocarriles —Luis Gómez Z.— quien los tiene para su fiel obediencia.

Y en cuanto a los grupos nuestros, nosotros aspiramos la democratización cabal del sindicato para servir a los trabajadores: pero no dándole un cariz o rumbo como en 1958/1959, que tal parecía que queríamos acabar con la empresa. Ahorita creo que un sindicato democrático e independiente debe velar, además de por los intereses de los trabajadores, por los intereses del país. Por ejemplo: el sindicato debería ser el vigilante número uno de los intereses de la empresa, vigilar todas las fugas, velar por-

que el ferrocarril sirva a la nación —fundamentalmente a los intereses de los sectores más débiles y no a los intereses de las grandes empresas transnacionales y los monopolios industriales del país—.

Por eso un sindicato democrático debe velar porque la empresa marche bien, que no haya fugas económicas, que se administre correctamente.

Este es el punto de vista de Acción Sindical.

¿Se realizan esfuerzos por establecer coincidencias?

Demetrió Vallejo: En algunas ocasiones.

Con los líderes charros no hay forma de discutir ni de encontrar alguna coincidencia. Más bien con el grupo que se ha discutido es con el CNF, incluso se han hecho algunas coaliciones.

Lo que nosotros planteamos es una verdadera unidad, una fusión; es decir, que uno de los grupos desapareciera y sólo quedara uno.

Nosotros lo hemos propuesto pero no hemos tenido respuesta porque los compañeros del CNF alegan de que primero hay que hacer un frente —una alianza—, y sobre ese trabajo entonces encontrar las formas de poder hacer la unidad efectiva.

Nosotros hemos visto que en las coaliciones que hemos realizado con ellos, en realidad los resultados siempre han sido negativos por una serie de circunstancias que creo, no es necesario invocar.

Valentín Campa: Este ha sido nuestro empeño, y hemos subrayado que la unidad de acción implica el reconocimiento de que hay discrepancias. Entonces la unidad de acción es sobre las coincidencias, y las discrepancias se siguen discutiendo en el tono y en el nivel que se quiera.

Nosotros no rehuímos la discusión.

Trinidad Estrada: Yo no se si a estas alturas puede haber discrepancias en cuanto a la unidad para rescatar el sindicato. En lo que habría discrepancias podría ser en el modo de conducir las luchas, en la táctica pues yo creo que la estrategia sale sobrando, es la misma.

Nosotros pensamos que ahorita para democratizar un sindicato se necesita que primero exista el sindicato. Por ejemplo: sin asambleas, sin dirección, sin la voluntad de la mayoría. ¿existe el

sindicato? Nosotros planteamos esta interrogante: ¿por qué no emprendemos una lucha que puede ser factible, o que es factible, de normalizar la vida interna del sindicato?, celebrar asambleas, discutir los problemas de los trabajadores . . . , para que éstos empiecen a entrarle a la discusión. Esto es muy importante ya que ahora los trabajadores ven al sindicato solamente “como una agencia de colocación” (ya que para que un interesado pueda entrar a trabajar es necesario que, previo pago, el sindicato le dé una carta de recomendación para la empresa, y una vez obtenido el trabajo, el trabajador se olvida de la existencia del sindicato y no sólo eso, sino que ni siquiera sabe qué es un sindicato.

El compañero Campa así como Vallejo usan mucho la teoría, son unos grandes teóricos, pero no saben como piensan los trabajadores, qué quieren, ni cómo hacer que actúen.

Nosotros tenemos algunas discrepancias, no serias. Por ejemplo: el paso al Seguro Social, que nosotros decimos que sí —por las ventajas que se tienen— y ellos dicen que no . . .

Pero discrepancias serias yo creo que no, a menos que anden todavía con la idea de que “Estrada es traidor”; ya que para ellos, solamente es revolucionario aquél que se juega la vida con los ojos cerrados.

Yo creo que no hay discrepancias serias, de fondo; y si se manejan los problemas desde el punto de vista sindical, sin que intervengan los partidos a los que pertenecen, yo creo que sí se puede resolver el problema.

¿Considera qué la unidad es factible?

Demetrio Vallejo: Hasta estos momentos no se ha podido realizar.

Todas las cosas pueden ser factibles, lo difícil es encontrar el camino.

Valentin Campa: Se va abriendo paso. Y como es una necesidad debido a la política agresiva que sigue el gobierno en contra del gremio ferroviario, estamos seguros de que esa unidad de acción se abrirá paso.

Es un problema de constancia y de tiempo. Procuráremos acortar el tiempo.

Trinidad Estrada: Si es factible y necesaria. Creo que no debemos retardar más esto.

Es factible dándole, a cada uno de nosotros, el trato que se merece cada quien. Un trato honesto, de compañeros, un trato que corresponda a la lucha revolucionaria.

Que se quiten ya de estarle colgando "San benitos" al que no les parece o al que no esta de acuerdo en determinadas cosas para que ésto pueda marchar.

¿Se podría adoptar un compromiso de unidad en la acción en base a la lucha contra el charrismo?

Demetrio Vallejo: Esto se ha hecho. Hemos logrado algunas coaliciones (MSF y CNF), en lo que respecta a la cuestión electoral.

Hemos hecho coaliciones en donde el CNF tiene elementos, en donde no hubo elementos, el MSF se enfrentó solo.

Esa es la situación.

Valentín Campa: Esa es nuestra proposición. Puesto que el charrismo representa a la empresa y al gobierno en una política antiferrocarrilera, y no sólo contra el gremio, sino contra los ferrocarriles como industria.

Como yo lo expresé en la Cámara de Diputados, dirigiéndome a los industriales del Partido de Acción Nacional (PAN): Ustedes han impuesto tarifas de privilegio pero ahora se han revertido contra ustedes, porque ahora sus empresas están trabadas por la incapacidad del ferrocarril de atender el transporte. . .

Trinidad Estrada: Si todos los ferrocarrileros tenemos los mismos problemas, si los problemas nos son comunes, ¿por qué unidad en la acción? Ahora, unidad en la acción porque existe el CNF, porque existe el MSF, porque existe AS, yo creo que debemos descartar eso.

Lo que debemos hacer es emprender una lucha organizada contra el enemigo común: el charrismo.

Organizar un solo movimiento, acabar con las siglas CNF, MSF y AS, hacer un frente común y dejarnos de tanto grupo y de querer llevar cada quién "agua a su molino".

Pensar en un solo movimiento y quitarnos de la cabeza eso de unidad en la acción, no tiene caso.

La acción es común, conjunta debe ser.

¿Por qué no ha podido ser posible discutir un programa con-

junto y la posibilidad de arribar a la unidad orgánica precisamente por medios democráticos?

Demetrio Vallejo: Esto se ha hecho en algunas ocasiones cuando se ha realizado alguna coalición. Sin embargo, el programa no se puede llevar a cabo mientras no haya una solución del problema fundamental, que es la dirección del sindicato.

Valentín Campa: En primer lugar, por la represión del gobierno que amedrenta, hace que tengan temor los ferrocarrileros que quieren la unidad de acción, pero temen las medidas represivas.

Otro factor es la incomprensión de algunos activistas y dirigentes sindicales ferrocarrileros, de la necesidad de la unidad de acción y anteponen sus cuestiones de "capillistas" a la necesidad de la unidad de acción general, que es la única que puede permitir salir adelante de estos problemas del gremio.

Trinidad Estrada: No se ha podido porque "todos quieren ser cabeza de león y no colita de ratón". Es decir, todos queremos ser Generales y todos queremos tener nuestro movimiento.

Creo que nos deberíamos sentar a discutir de tal manera que aceptemos lo que hemos hecho cada quién en la historia del movimiento, extraer los errores cometidos para no caer nuevamente en ellos; sentarnos a discutir pero sin pasiones. Yo estoy de acuerdo en sentarme a la mesa de la discusión y vámonos, pensar en un solo movimiento, en una sola dirección. Yo no tengo intereses en un partido, ni un partido como para querer llevarme "agua a mi molino". Lo que me interesa es el sindicato ferrocarrilero.

#### Perspectivas del movimiento ferrocarrilero:

Demetrio Vallejo: Creemos que debido a la crisis económica por la que atraviesa el país, crisis que cada día agobia más a los trabajadores —no sólo ferrocarrileros—, hay una perspectiva muy buena para luchar, para cambiar la situación e incluso, para echar a los charros de la dirección nacional de nuestro sindicato.

Todo depende de la reacción que los trabajadores adoptan frente a estos graves problemas.

Creemos que encauzando bien el descontento, reaccionarán bien los ferrocarrileros.

Valentín Campa: Es un gremio que tiene una gran tradición.

Claro que las nuevas generaciones se encuentran en situación de inestabilidad en el trabajo por los bajos salarios que sobre todo, a la juventud le obliga a ir a otra parte.

Por otra parte la confusión o la falta de información de las luchas anteriores, que tratan que ellos no entiendan que la unidad de acción del gremio, cuando se despliega, es invencible. Esto se ha demostrado varias veces en la historia del gremio ferrocarrilero.

Creemos que esos obstáculos se irán superando poco a poco.

Trinidad Estrada: Es necesaria la discusión seria, dejar de lado los intereses de partido; lo veo difícil pero no imposible.

Creo que en la actualidad se puede lograr mucho porque hay descontento; pero hay que luchar no sólo por organizar, sino contra la corrupción dentro de los propios trabajadores, ya que hasta ahí llegó.

Hay trabajadores que no están dispuestos a luchar por la democracia sindical porque ya están dentro de una corrupción que, si salen de eso, les afecta.

Yo estoy de acuerdo, lo repito, en sentarnos a discutir y si esto se logra es un gran avance.

Discrepancias de fondo creo que no las hay, y las que halla se pueden superar si nosotros tenemos realmente intenciones.

Por medio de las entrevistas nos podemos dar cuenta de que la oposición democrática dentro del sindicato ferrocarrilero se encuentra, no sólo sin un programa claro y conjunto de lucha —lo que ya es decir mucho— sino prácticamente dividida.

Los pocos intentos que se han hecho (coaliciones) por lograr la unidad, tropiezan con obstáculos como el caudillismo y la estrechez sectaria.

Al parecer, pesa aún mucho sobre los dirigentes ferrocarrileros democráticos, de manera muy personal, la represión de que fue objeto el gremio en 1959; se siguen criticando por criticar nada más, sin poder pasar esa etapa y reemprender de manera seria y organizada (conscientemente) una lucha, con o sin estos dirigentes a la cabeza, por lograr el objetivo que no obstante de serles común, lo dejan de lado: la democratización del STFRM.

Es necesario, creemos, dejar las pugnas personales (o de partido) de lado y discutir un programa que contemple tanto la

reorganización de las empresas (integrar las empresas ferrocarrileras en una sola), como la reorganización y reestructuración democrática del sindicato, recobrar una vida democrática, participativa y consciente de todos los trabajadores no sólo hacia el interior del sindicato (que es bien importante), sino también hacia el exterior participando activa y conscientemente en la discusión de los problemas de nuestro país.

Cabe señalar y tener presente, que si el charrismo se sostiene es en gran medida sobre la base de la división y dispersión de los trabajadores (no sólo ferrocarrileros) y que el primer requisito necesario para poder derrocarlo es la unidad de la clase trabajadora.

Y esta unidad sólo podrá darse en la medida de que se precisen objetivos comunes y, ya en la marcha, discutir las discrepancias.

Cabe preguntarse: ¿por qué si el objetivo común es lograr la democratización del sindicato ferrocarrilero, y se está en completo acuerdo en esto, no se puede lograr la unidad de los grupos democráticos que luchan por lograr este objetivo?...



## **CAPÍTULO NOVENO**

### **SITUACION ACTUAL DEL GREMIO FERROVIARIO**

A más de veinte años del movimiento de 1958/1959, en el cual los trabajadores ferrocarrileros organizados lograron destituir a los líderes "charros" (de la dirección del sindicato), viviendo algunos meses bajo una dirección realmente representativa; persiste en ese sector obrero, la imperante necesidad de recuperar e imponer la democracia sindical como único camino para cumplir el papel, que como clase, les corresponde a los trabajadores.

Pocos son los sindicatos de tradición combativa como el ferrocarrilero. Pocos son también los sindicatos que han estado atados a un tremendo inmovilismo como el impuesto al STFRM.

En el sindicato ferrocarrilero actualmente, se lleva a cabo una política de concesiones limitadas a los trabajadores, la que tiende a seguir manteniendo el control del gremio.

Al frente de la empresa de los ferrocarriles nacionales (FERRONALES) se encuentra un antiguo "líder sindical", Luis Gómez Zepeda, quien influye directamente para que la organización sindical sea comandada por sus serviles, mediante los cuales él dicta la política a seguir.

En las revisiones contractuales —o salariales— se "otorga" a los trabajadores, sin suscitarse conflictos serios, prestaciones que han servido para obtener, si no la conformidad, sí cierta pasividad de los trabajadores.

Tanto en lo que toca a revisiones contractuales como en lo que toca a elecciones para designar el cuerpo de dirigentes del sindicato, en ocasiones se han producido conflictos que tienden a generalizarse. Sin embargo, estos no prosperan (principalmente) debido a la ausencia de un grupo que encamine correcta y organizadamente el descontento obrero.

Hay ocasiones en las cuales los grupos de oposición que exis-

ten dentro del sindicato ferrocarrilero (el Movimiento Sindical Ferrocarrilero, el Consejo Nacional Ferrocarrilero y Acción Sindical), hacen llamamientos de lucha; sin embargo, como decimos anteriormente, estos grupos no cuentan realmente con una base organizada —ni numerosa—, y sus filas crecen y disminuyen de acuerdo con las circunstancias que se presenten, favorables o no, al desarrollo de sus actividades.

El Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, sobra decirlo mas no insistir en el problema, vive una situación crítica, no puede hablarse de estabilidad.

Los antecedentes, las frecuentes y combativas luchas del gremio y la situación prevaleciente, hacen esperar que en cualquier momento surjan serios conflictos con el objeto de mejorar las condiciones de vida y de trabajo, y por qué no, decidirse a luchar (como lo han hecho repetidas veces en su historia) por tener nuevamente una dirección realmente representativa y democrática.

Con esto no queremos decir que “espontáneamente” (un buen día) los trabajadores tumben la dirección “charra” y éstos asuman la dirección por un “simple golpe de suerte”, ya que esto es sumamente difícil, si no es que imposible.

El hecho de que los trabajadores ferrocarrileros asuman el control de su sindicato implica el que éstos hayan recorrido cierto tramo del camino; o sea, que tengan cierto grado de conciencia que los mueva —no sólo— aunque sí en un primer momento a luchar por conseguir mejoras económicas (cuestiones salariales, laborales, etcétera), pero que después den la lucha —como la han dado— por rescatar su sindicato del control charrista e implementar un programa serio de reestructuración y modernización tanto de la empresa como del sindicato. Que la empresa, como nacionalizada que es, cumpla su papel dejando de servir, como lo ha venido haciendo y no sólo la empresa de los ferrocarriles sino también la CFE, PEMEX, etc., a intereses ajenos a nuestro desarrollo. Que entendamos de una vez, aunque a algunos no les guste, que las empresas nacionalizadas tienen como finalidad el bienestar social y no el lucro; que son empresas que deben ver por el desarrollo del país pero no a costa del pueblo trabajador para que unos pocos se enriquezcan, sino que deben servir para generar el progreso y bienestar de todos nosotros.

Mientras esto no suceda, mientras los trabajadores sigan "agachados", mientras no haya un grupo que dirija coherentemente la lucha de los trabajadores del riel sin "quererse llevar agua a sus pocitos", mientras no exista nuevamente la unidad entre los trabajadores ferrocarrileros, el sindicato por conducto de sus dirigentes oficiales ("charros") seguirá manteniendo una política de adhesión incondicional al gobierno (al presidente de la República en turno) y de subordinación total a la empresa...

## **CONSIDERACIONES FINALES**

Los esfuerzos de los "charros" para cubrir su apariencia y con esto ganar mejores y mayores posiciones dentro de nuestro sistema político reiteran, día con día, una contradicción ya vieja (y no obstante todavía sin solución). Es una contradicción cada vez más profunda y que define, en gran parte, al movimiento obrero de nuestro país.

Dicha contradicción no es otra cosa que la incompatibilidad entre charrismo y democracia sindical.

Por una parte, los dirigentes charros se empeñan en buscar mayor presencia dentro de la burocracia política del país (lo cual no quiere decir que la burocracia política se encuentra en una situación de estabilidad) a la vez que promueven posiciones avanzadas (que las más de las veces se quedan en meras declaraciones), que son resultado innegable de las luchas obreras.

Por otra parte, la insurgencia obrera y un sector considerable del movimiento obrero de nuestro país sostienen que sólo con una reestructuración a fondo el movimiento obrero mexicano podrá responder eficaz y activamente a las múltiples demandas de los trabajadores.

Esta evidente contradicción entre CHARRISMO (entendido aquí como todo un aparato de control sindical) y DEMOCRACIA está presente en numerosas organizaciones obreras donde los trabajadores pugnan por sacudirse las direcciones espurias. Está presente también, en la historia misma del movimiento obrero, cuyas experiencias más memorables siguen vigentes y continúan alentando los esfuerzos que en diferentes sectores los trabajadores realizan por avanzar.

Está presente en numerosas luchas recientes, donde no obstante la burda complicidad de los "charros" con las autoridades

des laborales, y no obstante la intervención —más o menos frecuente y no muchas veces pública— de la fuerza del Estado en contra de movimientos no sólo justos sino constitucionales los trabajadores, en la mayoría de los casos, han sabido responder con entereza y mantener la unidad y las aspiraciones democráticas en sus respectivas organizaciones.

Esta contradicción no sólo repercute en el ámbito laboral sino que va más allá y conmueve al país entero.

Dicho en otras palabras, en las luchas obreras insurgentes no sólo se debate el destino de los trabajadores que han sabido recoger las tradiciones más combativas y avanzadas de la historia de los trabajadores de nuestro país (como es el caso del gremio ferroviario, los petroleros, los electricistas, los mineros, y muchos más) sino que además, está en juego el destino mismo de nuestra nación.

El enfrentamiento inevitable entre la persistencia del charrismo y las posibilidades (nada remotas) de la democracia sindical, no es otra cosa que el resultado de una contradicción más general y profunda, que es la que se mantiene entre los intereses mezquinos del imperialismo y la soberanía e independencia de nuestro país.

La presencia del imperialismo no sólo se manifiesta en las constantes presiones que promueven la subordinación total de nuestros recursos naturales (valga como ejemplo más inmediato y significativo el caso del petróleo), sino también en la política antiobrera desarrollada por varios regímenes que, enmarañados entre los problemas sociales cada vez más ingentes y los reclamos cada vez más groseros y cínicos del “imperio norteamericano”, y al no encontrar “salida”, optan por reprimir las expresiones de disidencia.

Maniatadas por sus crecientes compromisos con el imperialismo, deterioradas visiblemente por su inhabilidad para renovarse y por el natural desgaste de las estructuras en las que se sostienen las burocracias (política y sindical) que presiden al Estado Mexicano son incapaces para mantener sus actitudes tradicionales.

Con esto no queremos decir que “de la noche a la mañana” se resquebraje y caiga a pedazos todo este aparato, más que nada han demostrado que no pueden enfrentar, por sí solas, la grave

crisis que afecta no sólo a las clases trabajadoras, sino al país en su conjunto.

Durante años el gobierno ha podido conservar un cierto grado de negociación; sin embargo, sus cada vez mayores compromisos con el imperialismo —como ya hemos dicho— y su desatención a las demandas de los intereses de los sectores más avanzados y representativos de nuestro país (en una palabra su desatención al país en su conjunto), han deteriorado visiblemente —considerablemente— las posibilidades de orientar al país por un rumbo que responda a los intereses y aspiraciones más legítimas de nuestro pueblo.

Incapaz, pues, la burocracia política (y también la sindical) de imprimir al país esa orientación NACIONAL que resulta inaplazable, la defensa de la soberanía del país se encuentra en manos de los trabajadores.

Por razones históricas pero también como resultado de nuestro sistema político, el proletariado es hoy el único sector social con posibilidades de impulsar esta orientación que muchos mexicanos pretendemos, anhelamos y por la cual luchamos. Sin la participación de los trabajadores la nación quedará, cada vez más, atada al imperialismo. Sin su participación ningún cambio real (de estructuras) se logrará en el país.

De esta manera los trabajadores “no pueden darse el lujo” de acoger una equívoca “neutralidad política”, sino que deben asumir CONSCIENTEMENTE el papel de vanguardia en la gran batalla popular por la liberación, en todos los sentidos y aspectos, de nuestro país.

Por eso la insurgencia sindical que se ha propuesto lograr la democracia en los organismos obreros tiene un papel político fundamental cuando, de esta manera, contribuye a la democratización de toda la sociedad.

Toca a los trabajadores, pues, tomar parte activa y consciente en este gran esfuerzo, en este proceso.

El turno es de los trabajadores.



La insurgencia sindical crece y se desarrolla, los fracasos y las derrotas si bien han vuelto lento el proceso, no cierran el ciclo de reivindicación sindical que se propone ahora, organizar las diferentes corrientes democráticas para dotar de eficacia al movimiento, poder inducir la reestructuración del movimiento obrero e introducir cambios profundos en la vida de la nación.

Es evidente, por ejemplo, que la insurgencia sindical ha conquistado consenso popular; es evidente asimismo, que la influencia ideológica de la insurgencia sindical ha logrado imponerse sobre los pronunciamientos del sindicalismo oficial que no ha tenido otra alternativa que la de enarbolar los pronunciamientos y las formulaciones programáticas de ese movimiento, cada vez más fuerte, que pretende además de la democratización, hacer entender que no se trata solamente de conquistar formalidades democráticas, sino de imponer por la voluntad de las masas los principios de un programa que responda a los intereses del pueblo, así como la independencia, el progreso y la soberanía de la nación mexicana.

## BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

- ( 1 ) ALONSO, Antonio, *El movimiento ferrocarrilero en México 1958/1959*, Editorial Era, segunda edición, 1975, México.
- ( 2 ) ANGUIANO, Arturo, *El Estado y la política obrera del cardenismo*, Editorial Era, cuarta edición, 1980, México.
- ( 3 ) BARRIOS, Elías, *El escuadrón de Hierro*, Ediciones de Cultura Popular, primera edición, 1978, México.
- ( 4 ) CEDILLO, Luciano, *¡Vaamos!*, Ediciones de Cultura Popular, primera edición, 1979, México.
- ( 5 ) Confederación Mexicana de Electricistas, *El "charrismo" sindical y la insurgencia de los ferroviarios*, Ediciones Solidaridad, 1958, México.
- ( 6 ) CORDOVA, Arnaldo, *La política de masas y la izquierda en México*, Serie popular Era, primera edición, 1979, México.
- ( 7 ) GERSHENSON, Antonio, *El movimiento obrero ante el nacionalismo revolucionario (la experiencia cardenista)*, Ediciones Proletariado y Revolución, 1973, México.
- ( 8 ) GERSHENSON, Antonio, *El rumbo de México*, Ediciones Solidaridad, 1976, México.
- ( 9 ) GILL, Mario, *Los ferrocarrileros*, Editorial Extemporaneos, segunda edición, 1977, México.
- ( 10 ) GILLY, Adolfo, *La revolución interrumpida*, Ediciones "El caballo", séptima edición, 1975, México.
- ( 11 ) ORTIZ H., Sergio, *Los ferrocarriles de México*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, segunda edición, 1974, México.
- ( 12 ) PELLICER, Olga et. al., *Historia de la Revolución Mexicana (período 1952/1960)*, número 22, Editora El Colegio de México, primera edición, 1978, México.

- (13) LEAL, Juan Felipe, *México: Estado, burocracia y sindicatos*, Ediciones "El caballito", 1975, México.
- (14) RUIZ E., Ramón, *La revolución mexicana y el movimiento obrero 1911/1923*, Editorial Era, primera edición, 1978, México.
- (15) RUTH, C., Marjorie, *La organización obrera en México*, Editorial Era, primera edición, 1979, México.
- (16) SHABOT, Esther, *La unión de mecánicos mexicanos*, en Segundo Coloquio Regional de historia obrera, CESHMO, 1979, México.
- (17) TREJO D., Raúl, *et. al.*, *Notas sobre la periodización del movimiento obrero 1860/1979*, en Segundo Coloquio Regional de Historia Obrera, CESHMO, 1979, México.
- (18) TREJO D., Raúl, *Historia del movimiento obrero en México*, mimeo, 1979, México.
- (19) TREJO D., Raúl, *Los trabajadores y el gobierno de Adolfo López Mateos (1958/1964)*, mimeo. CELA, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México.
- (20) VALLEJO M., Demetrio, *Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México*, sin editorial, 1967, México.
- (21) WOLDENBERG K. José, *Notas sobre la burocracia sindical en México*, en Revista de la División de Ciencias Sociales y Humanidades de la UAM-Atzacapozalco, volumen 1, número 1, sept.-dic. 1980, México.
- (22) WOLDENBERG K, José, *La huelga de la Unión de Mecánicos Mexicanos 1912/1913*, en Segundo Coloquio Regional de Historia Obrera, CESHMO, 1979, México.

\* Se consultaron también algunas revistas, entre las que cabe destacar: Solidaridad, Punto Crítico y Siempre. Así como algunos Periódicos.