



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS  
COLEGIO DE HISTORIA

**HISTORIA DEL MOVIMIENTO FERROCARRILERO**  
**1934 - 1940**

**TESINA**

Que para optar al Título de:

**LICENCIADA EN HISTORIA**

IN DE  
COLARES

Presenta:

**MA. GLORIA TRUJANO FIERRO**

México, D. F. Junio de 1988



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

# I N D I C E

## C O N C E P T O

	PAGINA
INTRODUCCION	I
CAPITULO 1. ANTECEDENTES.	1
1.1.    ORIGEN Y CRECIMIENTO DE LA RED FERROVIARIA.	1
1.2.    BREVE DESARROLLO HISTORICO DEL MOVIMIENTO FERROCARRILERO.	10
CAPITULO 2. LA CRISIS FERROCARRILERA AL INICIARSE EL GOBIERNO DEL GENERAL LAZARO CARDENAS DEL RIO.	21
2.1.    CONFIRMACION DE UNA RED NACIONAL-FERROCARRILERA.	21
2.2.    LA REHABILITACION FERROCARRILERA Y SUS IMPLICACIONES.	26

## C O N C E P T O

### PAGINA

CAPITULO 3. CONSTITUCION DEL SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPUBLICA MEXICANA (S T F R M).	33
CAPITULO 4. EL MOVIMIENTO FERROCARRILERO DE 1934-1940.	41
4.1. PERIODO DEL SECRETARIO GENERAL -- DEL S T F R M, ALFREDO NAVARRETE-1934-1936.	41
4.2. PERIODO DEL SECRETARIO GENERAL -- DEL S T F R M, JUAN GUTIERREZ ---1936-1938.	49
4.2.1. LA HUELGA FERROCARRILERA DE 1936.	51
4.2.2. NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y LA --- CREACION DEL DEPARTAMENTO AUTONOMO DE LOS FERROCARRILES.	60

## C O N C E P T O

	PAGINA
4.3. LA ADMINISTRACION OBRERA DE LOS FERROCARRILES.	68
4.3.1. DESAPARICION DE LA ADMINISTRACION OBRERA.	78
CONCLUSIONES	82
NOTAS	86
FUENTES CONSULTADAS.	93

## INTRODUCCION.

Dentro de la historia de la clase obrera de nuestro país destaca por su importancia el movimiento ferrocarrilero que por lo menos hasta el año de 1959 sobresalió por ser el sindicato más avanzado del proletariado en México. Así lo demuestran los siguientes hechos: pragmáticamente con el inicio de la construcción de vías férreas, principian las movilizaciones de los obreros del riel por lograr mejores condiciones laborales hasta llegar — a principios del siglo XX — a plantearse la necesidad de crear un sindicato único que velara por el mejoramiento material y moral de los obreros ferrocarrileros. Estas movilizaciones culminan en 1933 con la creación del primer Sindicato Nacional de Industria, el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la Repú-

blica Mexicana ( S T F R M ).

Con la creación del S T F R M — de acuerdo al Acta Constitutiva del mismo — se inicia una nueva etapa de lucha reivindicativa y de solidaridad con sus hermanos de clase. Es precisamente esta toma de conciencia de clase lo que llevará a los ferrocarrileros a ser el ejemplo a seguir por el proletariado nacional.

El ascenso del movimiento ferrocarrilero lo será también de la clase obrera. Pronto aparecerán nuevos sindicatos nacionales como el minero, el petrolero y el de textiles, que al igual que los obreros del riel conquistan un Contrato Colectivo de Trabajo, el pago del séptimo día y otras demandas de tipo económico. Pero las luchas ferrocarrileras se tornaban peligrosas para el Estado y había que controlar al Sindicato. La solución se presenta al otorgar la Administración de las líneas ferroviarias a los propios trabajadores, para de esta manera maniatarlos y detener su combatividad. Pasada esta experiencia, en 1948 el Estado tendrá que usar al ejército para reprimir al Sindicato, pero no solamente se le reprimirá sino que se les impondrá a sus agrumiados a un líder sindical para que defienda los intereses de la Empresa; este fenómeno que desde este momento se conocerá con el nombre de "charrismo" sindical pronto será impuesto a las demás organizaciones obreras del país.

De nueva cuenta a partir de 1948 los ferrocarrileros serán el sindicato más avanzado de la clase obrera, pues encabezarán la lucha de los obreros por conquistar la democracia sindical. En 1958, después de innumerables problemas logran rescatar una representación le-

gítima al destituir a los líderes "charros" y con ello se inicia una nueva etapa del sindicalismo mexicano.

Esta breve reseña del movimiento ferrocarrilero, nos da una idea de la importancia de esta organización obrera, y de la necesidad de su estudio. Pero siendo tan amplia la historia de este movimiento solamente analizaremos los acontecimientos que se sucedieron desde la constitución del S T F R M (1933) hasta la Administración Obrera de los Ferrocarriles (1938 - 1940) porque, aun cuando este proceso ha sido trabajado por especialistas en la materia, ninguno de ellos ha profundizado en el estudio de la Administración Obrera de los Ferrocarriles. Por ello realizamos este primer acercamiento al estudio de dicha Administración, con el objeto de aportar, por lo menos, nuevos elementos de análisis que permitan una mejor comprensión del periodo aludido.

En general pudimos observar que los estudios existentes, ya sean los elaborados por trabajadores ferrocarrileros como Mario Gill, Valentín Campa, Jesús Padilla, Luciano Cedillo y Marcelo N. Rodea o los que han sido trabajados por investigadores como Antonio Alonso, Samuel León y Anatoli Shulgovski, presentan escasas referencias a la Administración.

Aunque planteamos como objetivo principal analizar la Administración Obrera de los Ferrocarriles, trabajamos también, por así exigirlo la propia investigación, la huelga ferrocarrilera de 1936 y la explotación del sistema ferroviario (1937) que ubicados en su contexto histórico, provocaron el surgimiento de la Administración Obrera.



Nuestra hipótesis de trabajo plantea que la Administración Obrera de los Ferrocarriles fue el resultado de las gestiones que los trabajadores realizan ante el gobierno del general Cárdenas, porque el sentir de la mayoría es que están preparados para emprender una nueva etapa en la lucha sindical. Pero al entregar la Administración de los Ferrocarriles a los trabajadores del riel, esto trajo consigo la división y el enfrentamiento en el gremio ferrocarrilero así como su aislamiento de las luchas que enfrentaba el proletariado nacional.

Para sustentar nuestra hipótesis, nos vimos precisados a integrar a nuestro trabajo y a manera de antecedentes del mismo, un primer capítulo donde explicamos el origen y crecimiento de la red ferroviaria así como una breve reseña de las luchas que mantuvieron los obreros del riel y que se inician prácticamente desde el nacimiento mismo de los ferrocarriles, hasta el inicio del gobierno del General Lázaro Cárdenas del Río. Esto nos permitirá tener una visión global de cómo se fue constituyendo nuestra red ferroviaria. Asimismo observamos también las luchas que emprendieron los ferrocarrileros — a pesar de las represiones — por mexicanizar las líneas, por mejorar los salarios y otras demandas de no menor importancia, que permiten explicar el surgimiento en 1933 del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

Teniendo presente lo anteriormente expuesto, en el segundo capítulo exponemos la necesidad que tenía el gobierno del general Lázaro Cárdenas por agrupar y consolidar las líneas ferroviarias, conformando una red nacional, creando para ello primero, una compañía que

se encargara de tal trabajo: Líneas Férreas ( FERROLEX). Posteriormente esta actividad estará bajo la dirección de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, pero esta red nacional sería insuficiente para el desarrollo de nuestra economía; por ello tratamos en este capítulo la urgencia de "rehabilitar" los ferrocarriles ( modernizar el equipo de tracción y el equipo rodante, cambio del calibre de los rieles, de los durmientes, terraplenes, etc. ), pero esta "rehabilitación" traerá consigo varios problemas para el Estado, como observaremos a lo largo del trabajo. Uno de ellos obligará al Estado a Nacionalizar a los Ferrocarriles, pues el rehabilitarlos beneficiaría solamente a los capitalistas extranjeros quienes tenían en su poder el 49 % de las acciones de la empresa. El segundo problema que provocaba la "rehabilitación", es el reajuste del personal que ya en 1931 habían sufrido los ferrocarrileros ( once mil obreros fueron cesados ); por ello impulsarán la creación del S T F R M para defender sus intereses; y esto lo estudiaremos en el siguiente capítulo.

En el tercer capítulo, tratamos la constitución del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Nos remontamos a las primeras luchas que emprendieron trabajadores como: E-  
lías barrica y Hernán Laborde, integrantes del "Escuadrón de Hierro", por lograr la constitución de un sindicato único que fuera lo suficientemente fuerte para poder enfrentarse a la Empresa y al Estado y de esta manera defender sus derechos, que ya habían sido consagra-  
dos en la Constitución Política del país. Los despidos y las múlti-

pleas injusticias que padecieron los ferrocarrileros, así como el sacrificio de no pocos obreros del riel se verán compensados en 1933 con la creación del S T F R M .

En nuestro cuarto y último capítulo analizaremos el ascenso de las luchas ferrocarrileras, después de creado el S T F R M que van a ser frenadas cuando los trabajadores del riel, reciben en Administración la red ferroviaria y que este hecho provocó la división y el enfrentamiento entre los obreros ferrocarrileros y algunos sindicatos, que es precisamente nuestra hipótesis de trabajo. Es por esto que tratamos la huelga de 1936 y la Nacionalización de los Ferrocarriles (1937), para posteriormente exponer el establecimiento de la Administración Obrera y el por qué de su fracaso. Es interesante observar cómo después de innumerables movilizaciones los ferrocarrileros logran trascendentales conquistas que no tenían los obreros de nuestro país como: un sindicato único, un contrato colectivo de trabajo y el pago del séptimo día. Pronto el ejemplo ferrocarrilero era secundado por el proletariado nacional; así este importante gremio se convierte en el sindicato más avanzado del movimiento obrero. Pero al hacerse cargo de la Administración, los ferrocarrileros se encontraron con múltiples problemas que trataron de subsanar a costa de la pérdida de conquistas laborales y del aislamiento de las luchas obreras. Poco más de dos años duró ésta experiencia que — según Arturo Anguiano — de haber triunfado hubiera sido "un jalón hacia el socialismo". Así es como concluimos nuestro cuarto capítulo para dar paso a las conclusiones donde indicamos los resultados de

nuestro trabajo.

La búsqueda de material de Archivo y bibliográfico orientó en cierta forma la organización de los sucesos que se dieron a lo largo de ese tiempo. Sin embargo, se tomó en cuenta que el movimiento ferrocarrilero, como todo acontecimiento histórico, no se da aislado, sino que se ubica dentro de un contexto económico, político y social en donde el aspecto económico es lo determinante sin restar con ello importancia al aspecto político, con el objeto de tener una mejor comprensión del tema.

Por lo que toca a las fuentes utilizadas, la información fue documental ( Archivo ) y bibliográfica. Para llevar a cabo esta tarea, se acudió al Archivo General de la Nación, Fondo Presidentes para fichar y fotocopiar los documentos relacionados con el tema tratado, encontrándose importantes documentos aún inéditos que fueron centrales a lo largo de nuestra investigación. La utilización de las fuentes bibliográficas se hizo, tratando de consultar los textos que fueron escritos por personas que participaron de alguna manera dentro del movimiento ferrocarrilero como: Valentín Campa, Mario Gill, Luciano Cedillo, Jesús Soto Padilla, Marcelo N. Rodea y Elías Barrios. Además, se utilizaron libros de autores que interpretan los acontecimientos del movimiento ferrocarrilero como: Antonio Alonso, Esther Shabot y John H. Constaworth que, en conjunto con otros investigadores como: Ricardo Torres, Luis González y Arturo Anguiano fueron un apoyo indudable para nuestra investigación.

Finalmente, no quiero concluir el presente trabajo sin dejar pa

tente mi agradecimiento a la Mtra. Andrea C. Sánchez Quintanar, quien accedió al asesoramiento así como a la dirección y corrección de la presente investigación, demostrando con ello su interés y profesionalismo por la Historia, que le han valido el respeto y la admiración de quienes como yo, tuvimos la suerte de ser sus alumnos. Nuestro agradecimiento también se hace extensivo para el lic. Fausto Hernández Murillo por haber autorizado nuestra inclusión dentro del programa que se lleva a efecto para promover la titulación entre los profesores de la Escuela Nacional Preparatoria y el Colegio de Ciencias y Humanidades y que, aún sin pertenecer a éstas instituciones se me permitió el acceso a dicho programa, colaborando además con su guía y apoyo para la tramitación de los papeles que son necesarios a un trabajo de recepción y que conjuntamente con todo lo señalado hicieron posible el término de la presente investigación.

## CAPITULO 1. ANTECEDENTES.

### 1.1 ORIGEN Y CRECIMIENTO DE LA RED FERROVIARIA.

Los orígenes de nuestra red ferroviaria se inician en la primera mitad del siglo XIX, diez y seis años después de que nuestro país fue reconocido formalmente como país independiente. Este inicio formal, se da en 1837 cuando, Anastacio Bustamante (1) en su calidad de presidente de la República otorgó la primera concesión para construir el ferrocarril de México a Veracruz, al respecto González Roa nos señala que " ... en 1837 se inauguraron los trabajos para construir la primera línea importante del país, el Ferrocarril Mexicano, que comunicaría a la capital de la república con el puerto de Vera-

cruz con 434 km. de vía troncal, y que habrá de concluirse en 1837 \* (2).

El problema principal que habrán de enfrentar las primeras concesiones otorgadas, será la falta de capital, para poder cubrir durante el tiempo señalado la terminación del tramo propuesto (3), y todavía habrán de transcurrir algunos años más para que la primera línea se dé por concluída.

Debemos señalar, que los continuos cambios de gobierno que se producen entre 1837 y 1857 van a frenar las inversiones y será muy difícil poner en práctica algunas concesiones que fueron otorgadas durante este periodo. Será hasta 1855 cuando Ignacio Comonfort concede la construcción de una vía férrea de Veracruz a Acapulco (4) y que deberá pasar por la ciudad de México. \* Entre los años de 1856 y 1857 Ignacio Comonfort otorgó concesiones para tender líneas férreas desde Chilpancingo hasta Acapulco; de Matamoros a Monterrey; de la capital hasta Tacubaya; para unir Guanajuato con Querétaro por un lado y con la Piedad por el otro \* (5). Es el propio Comonfort quien asiste el 4 de julio de 1857 a la inauguración del primer tramo de la concesión que él otorgó en 1855 y que comprendió de la ciudad de México a la Villa de Guadalupe, recorrido que duró 20 minutos y que, representó una gran hazaña por la rapidez con que se llevó a cabo.

\* Al restaurarse la república en 1867 todavía la red ferroviaria era muy pequeña, pues se reducía a ferrocarriles urbanos tirados por animales; entre ellos, el que unía a la ciudad de México con Tacubaya, Guadalupe y Coyoacán y el único tramo de importancia era el

que iba de Veracruz a México, del cual se habían terminado las líneas de Veracruz a Paso del Macho y de México a Apizaco " (6).

Cuadro . 1

Líneas férreas construídas hasta 1867

México - Tacubaya	8	km.
México - Coyoacán	12	km.
México - Guadalupe	6.7	km.
México- Apizaco	139	km.
Veracruz - Paso del Macho	75	km.
Veracruz - Medellín	12	km.
Veracruz - Boca del Potrero	20	km.
	<hr/>	
	272,7	km. (7)

El Ferrocarril Mexicano se terminó completamente en 1873 cuando era Presidente de la República Sebastián Lerdo de Tejada, en esta fecha " ... la ciudad de México finalmente se unió por riel a Veracruz. El Ferrocarril Mexicano, como se llamaba la línea, había costado 12 veces más que los 5 millones de pesos calculados por el primer coneg sionario. Más de la mitad del costo de la construcción de la línea había sido cubierta por los subsidios que el gobierno federal había pagado a la compañía " (8).

Los años siguientes van a ser decisivos para la economía de



nuestro país; a nivel mundial el capitalismo poco a poco se ha ido conformando a tal grado que representa un peligro muy serio para los países que como el nuestro, apenas inician su desarrollo, de tal suerte que como señala López Rosado: "... la mayor parte de las inversiones efectuadas en los ferrocarriles fueron extranjeras y entre ellas predominaron las inglesas hasta fines del siglo XIX, pues al entrar el siguiente siglo, los norteamericanos alcanzaron la mayoría " (9). Es precisamente durante el porfiriato donde se otorgan el mayor número de concesiones para la construcción de ferrocarriles, pero es aquí también donde se inicia la improvisación y la falta de planeación de los mismos (10), ya que el trazado de las líneas fue realizado de acuerdo a los intereses de los inversionistas.

Al respecto Mario Gill nos dice: " Don Porfirio no se equivocaba al intuir que la construcción de los ferrocarriles era el primer paso hacia el progreso nacional ... " (11), los ferrocarriles serían considerados entonces como los iniciadores del crecimiento del país y una vez iniciado este crecimiento, los ferrocarriles eran decisivos para un desarrollo continuo del mismo (12). Partiendo de los quinientos kilómetros originales de 1873, la extensión total de nuestros ferrocarriles alcanzan en 1880: 1,100 km.; en 1885: 6,900 km.; en 1890: 9,900 km.; en 1900: 13,400 km y para 1910 alcanzan 19,900 km. la mayor parte de las construcciones de una desarticulada red, se encontraba sobre la Altiplanicie del país, mediante la existencia de dos ferrocarriles que parten de la ciudad de México y conectan nuestras vías con las de los Estados Unidos, con múltiples ramales

cortos que quedaban trunco en la mayoría de las veces por la accidentada geografía del país.

Si bien es cierto como ya los hemos mencionado, que el sistema ferrocarrilero había sido planeado bajo el criterio de los inversionistas; también es cierto que éste fue el vehículo más idóneo a través del cual se desarrollaron importantes centros mineros provocando con esto el auge de la minería. De igual forma se dió un impulso comercial a la mayor parte de las poblaciones que estaban ligadas a los propios centros mineros, a las estaciones o a las terminales del ferrocarril. Hubo también una mayor comunicación entre los diferentes Estados de la república lo que permitió que las zonas que estaban aisladas pudieran comerciar y comunicarse con mayor rapidez.

Era tal la importancia que los ferrocarriles habían adquirido que para 1891 surge la necesidad de establecer " ... una secretaría aparte que fuera responsable de Comunicaciones y Obras Públicas. La creación de una nueva secretaría y el consiguiente incremento de la vigilancia reguladora reflejaban la conciencia cada vez mayor del gobierno sobre el grado en que la prosperidad de la nación recién orientada hacia la exportación, dependía de los ferrocarriles " (13). Aun cuando no fue creada una Secretaría aparte, se formó una Comisión Revisora de Tarifas para los ferrocarriles; el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas designa al presidente de la Comisión y a 4 miembros reguladores: un representante de las empresas exportadoras, un representante de la empresa ferroviaria, un miembro de la Asociación Nacional de Cámaras de Comercio y un representante de la

Sociedad Agrícola ( que estaba dominada en ese tiempo por los hacendados ). De la misma forma había que terminar con la anarquía que imperaba en la construcción de vías férreas y en 1899 José Yves Limantour se convierte en el primer funcionario, que pretendió terminar con esta anarquía en las construcciones ferrocarrileras, pero aunque no tuvo éxito, para el año de 1907 el gobierno trató de corregir esta dispersión de las vías, mediante la instauración de los Ferrocarriles Nacionales de México, que le permitirá una mejor planificación y control de los mismos. Esta nueva compañía surge cuando se negocia la compra de las acciones para agrupar a las diversas compañías ferroviarias y que se van a encargar de las líneas recién agrupadas en los Ferrocarriles Nacionales de México (14).

Las vías férreas que deja el porfiriato a la nación, se van a ver sumamente deterioradas durante la lucha armada de los años de 1910 a 1917, pues el efecto que tiene la revolución sobre los ferrocarriles se manifestará de diversas maneras, principalmente con la destrucción del equipo (15) " ... por el excesivo uso y en múltiples ocasiones por la destrucción directa, causó estragos en vías, estraguras y material rodante; disminuyó los ingresos y, como consecuencia, aumentó el monto de la deuda que pesaba sobre los ferrocarriles, por acumulación de intereses " (16).

En los cuadros que aparecen en la siguiente hoja, podemos observar el deterioro que sufrió el material tractivo y rodante durante los años de 1913 a 1916, y basado en esto, Diego López Rosado indica que: " El Ing. Alberto J. Pani elabora en 1916 los siguientes pre-

Cuadro 2

Material rodante	Junio de 1913	Junio de 1916
Coches de pasajeros, vía ancha	435	414
Coches de pasajeros, vía angosta	118	101
Carros de carga, vía ancha	16,661	13,222
Carros de carga, vía angosta	1,831	1,397
Locomotoras, vía ancha	635	596
Locomotoras, vía angosta	94	83

Cuadro 3

	milas de pesos
Durmientes	12,914.0
Rieles	11,250.2
Accesorios	2,752.1
Herramientas para cuadrillas	75.3
Reparación para terracerías	402.0
Puentes	8,558.0
Edificios e instalaciones	3,992.0
Adquisición de material rodante	5,000.0
Reparación de material rodante	4,000.0
	<hr/> <hr/>
	48,873.6

FALLA DE ORIGEN

puestos para la reparación de los daños " (17).

Los hombres que gobernarán al país de 1917 a 1934 sólo contribuirán a hacer más patente la necesidad de una reorganización a fondo de los ferrocarriles y cada uno de ellos tratará ( bajo su peculiar punto de vista ) de mejorar la situación imperante en los ferrocarriles y sus actuaciones oscilarán entre: llevar el ferrocarril a su pueblo, a su Estado natal o autorizar proyectos a personas sin capacidad para llevarlos a feliz término. Como ejemplo de esto que señalamos podemos mencionar los que Mario Gill nos indica al respecto de este problema. " Don Venustiano Carranza tuvo también sus veleidades ferrocarrileras. Descubrió que su estado carecía de una vía férrea al oriente ... surgió el proyecto del FC Saltillo a Oriente ( así, sin precisar terminal ). Se gustaron en la obra \$ 3.400 000.00. Como Carranza creía que Saltillo sería un gran centro ferroviario, quiso que se construyera una gran estación en la capital de su estado y se hizo lo que él quería con una inversión de \$ 1.600,000.00. Además quiso también dotar a su pueblo natal, Cuatro Ciénegas, con un ferrocarrilito muy 'exclusivo' y se construyeron 165 km. de ese lugar a El Oro con una inversión de 5 millones 126 mil pesos. De todo eso no quedan sino ruinas " (18).

Al iniciarse los gobiernos postrevolucionarios la situación física de los ferrocarriles es muy grave, y peor la situación financiera. Si bien es cierto que el gobierno del general Obregón inicia las reparaciones, y para 1922 el servicio está relativamente normalizado, también es cierto que " ... siendo Ortiz Rubio Secretario de Comuni-

caciones en el gabinete del Gral. Alvaro Obregón, comisionó a un inspector oficial de los ferrocarriles para que localizara el trazo del Ferrocarril Durango-Mazatlán. En esos meses se realizó el trabajo, - se hicieron los planos y se inició la obra con la primera aportación de 180 214 pesos. La obra quedó bajo la dirección personal de Pascual Ortiz Rubio que no era ingeniero titulado y mucho menos experto en ferrocarriles. Pronto se descubrió que el trazo estaba mal y se suspendieron los trabajos " (19). Y más grave aún fue el hecho de que Obregón " ... quiso tener su salida al mar y ordenó que se hiciera el Ferrocarril Navajoa-Yavaros. Se construyó una línea de 62 km. en la que se gastaron \$ 3,220,647.47. Como la línea sólo obedecía al capricho del todopoderoso y no a una verdadera necesidad económica, la inversión se perdió totalmente al morir el caudillo " (20).

Después de haber llegado a un acuerdo con los acreedores sobre la deuda de los ferrocarriles, Alberto J. Pani, Ministro de Hacienda durante el gobierno de Plutarco Elías Calles llegó al acuerdo de que se separara la deuda de los ferrocarriles de la deuda pública. Ahora sería la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México quien cubriría sus propios adeudos. A causa de la crisis económica de 1929 los ferrocarriles vieron bajar sus ingresos en 40 millones de pesos; se firma otro convenio, se establecen nuevas hipotecas y se conviene en reorganizar a la Empresa. Se trajeron técnicos norteamericanos para estudiar la situación. La solución presentada fue: el recorte personal y el aumento de la productividad, de tal suerte que se pretende reducir de 45,561 trabajadores a 35,129.

Durante los años posteriores al porfiriato la red ferroviaria casi no se desarrolló, de tal manera que " ... en 1928 había en nuestro país solo 695 km de carreteras y, para 1975 existían ya 197,660 kilómetros, siendo de ellos 57,910 pavimentados. En cambio las vías férreas, para el año de 1975 seguían siendo casi las mismas que dejó el porfirismo, es decir al rededor de 24,912 kilómetros " (21). Estos gobiernos poco hicieron por resolver los problemas que existían en los ferrocarriles, y no es sino hasta el año de 1934, cuando surgió el interés del gobierno por una construcción que permitiera integrar la red nacional y que va a estar a cargo inicialmente de los propios Ferrocarriles Nacionales de México. Para ser sustituido por " Líneas Férreas de México " y por último el 7 de septiembre de 1926 quedará a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que creaba para tal efecto la Dirección de Construcción de Ferrocarriles.

## 1.2 BREVE DESARROLLO HISTORICO DEL MOVIMIENTO FERROCARRILERO.

Conforme se va desarrollando y consolidando la red ferroviaria, van apareciendo las primeras organizaciones de los obreros del riel. En su mayoría se forman merced a la necesidad de "mexicanizar" a todo el sistema ferrocarrilero, esto es, que los obreros sean en su mayoría de origen mexicano; muchos de los movimientos de los primeros años van a estar encaminados a lograr lo anteriormente señalado, junto con otra serie de peticiones que en esencia tenderán a lo mismo

como son que al mismo trabajo que desempeñen los mexicanos les corresponda igual salario que al de los norteamericanos y que el español sea el idioma que predomine, pues a causa de esto se presentaron algunos problemas en los carros que utilizan la gente del pueblo y aún en los considerados de primera porque el personal de los mismos solo habla inglés.

A continuación iremos señalando el nombre de la organización y sus peticiones, mencionando en el caso que sea necesario si éstas fueron logradas. Sólo indicaremos las más sobresalientes y partiremos de 1890 concluyendo en 1932 año en que se inicia el IV Congreso Ferrocarrilero y que al finalizar éste se formará el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana ( en adelante S T F R M ).



Cuadro 4

Nombre de la agrupación	Fecha y lugar de constitución	Implantación	Agrupación que estalló la huelga	Año	Incidente o conflicto
Orden Suprema de Empleados de Ferrocarril.	octubre 1890 San Luis Potosí	Línea del F. Nal. Mexicano Zona entre - S.L.P. y N.-Laredo.	Hermanidad de Maquinistas del F. Contra (Maquinistas norteamericanos y fogoneros mexicanos).	1887	Demanda de nivelación de sueldos, restitución de un trabajador injustamente agarrado.
			Mecánicos del F. Central - (Hermanidad norteamericana).	1894	Por un aumento de salarios. Esquilrajaje de la Orden Suprema de Empleados de Ferrocarril.
Unión de Mecánicos Mexicanos.	26 de agosto - 1900. -- Puebla.	Línea del F. Central Mexicano	Mecánicos del F. Mexicano.	marzo 1902	Protesta por el retraso en el pago de las quincenas y disposiciones nuevas de la superintendencia. Hubo diversos arrestos pero la Empresa cedió finalmente.
Unión de Fogoneros del F. Nacional Mexicano.	1902	Línea del F. Nacional Mexicano	Unión de Fogoneros del F. Nacional Mexicano.	octubre 1902	Demanda de pago por viaje Laredo-Monterrey - de \$14.00 en vez de \$7.00 y de Monterrey-Saltijo de \$7.50 en vez de \$5.00. Se pedía el mismo aumento acordado por la empresa para maquinistas y conducto-
Nombre de la agrupación	Fecha y lugar de constitución	Implantación	Agrupación que estalló la huelga	Año	Incidente o conflicto
Unión de Maquinistas del F. - Internacional.	1902	Línea del F. Internacional.	Maquinistas - del F. Internacional.	nov. 1902	res. Los huelguistas fueron despedidos. Demanda del 25% de aumento de salarios. Primer laudo arbitral pronunciado por representantes de la Compañía y comisionados obreros. Se acordó un aumento del - 17.5%.
Sociedad de Hermanos Caldereros.	1903 México, D.F.	Básicamente zona del F. Central.	Maquinistas - del F. Cenhuja-Pacífico.	1903	Demanda de aumento de sueldo según el tiempo ocupado en los trayectos. Al no conseguir esquilrajes, la Empresa aumentó ligeramente los sueldos.
			Garroteros del F. Internacional.	1903	Demanda de aumento de personal y de salarios. La Compañía cedió en cuanto al aumento de personal pero no en cuanto a los salarios. Hubo arrestos y esquilrajaje.
Gran Liga Mexicana de Empleados de Ferrocarril.	1905 México, D.F.	Línea del F. Nacional Mexicano.	Garroteros, cambio vías y cargadores del F. Mexicano.	1905	Descontento de garroteros y cambio vías por aumento de la jornada, y de los cargadores, por reducción de personal de ese sector. Setenta huelguistas fueron despedidos y se contrató nuevo personal.
			Fogoneros - del F. Central.	octubre 1905	Demanda de aumento de jornadas de tres centavos por km. y de que se les asigna

Cuadro 5

Nombre de la Agrupación	Fecha y lugar de constitución	Implantación	Agrupación que estalló la huelga	Año	Incidente o conflicto
<p>Unión de Carpinteros y Similares.</p> <p>Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos</p>	<p>enero 1907</p> <p>8 junio 1907 México, D.F.</p>	<p>Es una escisión de la Logia 182 de la Brotherhood of Railway -- Clerks.</p>	<p>Unión de Mecánicos Mexicanos.</p> <p>Unión Intenacional de</p>	<p>Julio 1906</p> <p>1907</p>	<p>rá un ayudante en la locomotora. Los fogoneros salieron triunfantes.</p> <p>Demanda de reconocimiento oficial por parte de la Empresa, de igualdad con los trabajadores norteamericanos respecto a salarios; estipulación de horas de trabajo y reglamentos interiores mediante acuerdo entre trabajadores y Empresa; libre pase para los trabajadores para exponer sus quejas a los funcionarios y reposición de los huelguistas en sus empleos. Intervención del Presidente Díaz en la resolución del conflicto. Se logró el aumento de salarios y el pase libre para exponer quejas.</p> <p>Protesta por la imposición de un elemento ajeno a la-</p>
Nombre de la agrupación	Fecha y lugar de constitución	Implantación	Agrupación que estalló la huelga	Año	Incidente o conflicto
<p>Sociedad Mutualista de Telegrafistas Ferrocarrileros. Para 1912 cambia su nombre por Sociedad Mutualista de Despachadores y Telegrafistas Ferrocarrileros.</p> <p>Asociación de Conductores y Maquinistas Mexicanos.</p>	<p>abril 1909</p> <p>7 mayo 1909 México, D.F.</p>	<p>Tuvo división instalada en Agu. S.L.P., Monclova, Pue., Cax. y Guadaluajara.</p> <p>Centro del país.</p>	<p>Caldereros.</p> <p>Gran Liga de Empleados de Ferrocarril.</p>	<p>abril 1908</p>	<p>Unión en un alto puente. Se logró la separación de dicho operario, pero se despidió a veinte huelguistas.</p> <p>Fuga contra el elemento extranjero de la línea del Nacional Mexicano. Exigencia de reposición de un trabajador antagonico a la liga. Se protesta por la indiferencia de la Empresa frente a las reivindicaciones de la liga, lo cual evidencia sus intenciones de lograr el reconocimiento de su agrupación como representante de los intereses obreros. Intervención del Presidente Díaz, derrota de los huelguistas y disolución de la Liga.</p>

Cuadro 6

Nombre de la agrupación	Fecha y lugar de constitución	Implantación	Agrupación que estalló la huelga	Año	Incidente o conflicto
Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros.	enero 1911 Monterrey	Monterrey, - Monclova, -- Saltillo, -- Acámbaro, Vg. xico, D.F. - Guadalajara, Ags., Jalapa, Torrón, Kvo. Iruedo.	Despachadores norteamericanos - de los FF. NN.  Orden de Maquinistas y Conductores Norteamericanos.	julio 1909  ene.- feb. 1910	Contra la imposición de -- ayudantes Mexicanos que -- eventualmente sustituirían a los norteamericanos. Por el aumento de salarios y -- diversas prestaciones y -- por la capacidad de su Unión de controlar la ocupación de puestos de despachadores. Derrota del movimiento por la sustitución de los extranjeros por elementos mexicanos de la Asociación de Conductores y Maquinistas Mexicanos.  No estalla la huelga, pero se establece una serie de negociaciones entre la Orden y la Empresa, por los intentos de la primera de imponer a la dirección de los FF. Nn. las reglas a las que debían sujetarse el nombramiento y promoción de empleados, la Orden cede al recibir algunas garantías de estabilidad respecto a sus puestos.
Nombre de la agrupación	Fecha y lugar de constitución	Implantación	Agrupación que estalló la huelga	Año	Incidente o conflicto
Unión Obrera de Ferrocarrileros	18 abril 1911 Mérida, Yuc.	Península de Yucatán	Unión Obrera de Ferrocarrileros. (Mérida, Yucatán).	abril 1911	Demanda de reducción de la jornada de trabajo, aumento de entre 10 y 20 % en los salarios de acuerdo a la especialidad y exigencia de que los salarios fueran pagados quincenalmente. La -- Compañía aceptó ceder en algunas de las demandas.
Unión Internacional de Cobreos, Hojalateros y Ayudantes.	28 julio 1911	Aguascalientes.	Unión de Mecánicos Mexicanos.	dic. 1912 -- enero 1913	Demanda de reconocimiento oficial de la Unión como representante y negociadora de los intereses de los trabajadores a través del establecimiento de un Comité de Ajustes; jornada de ocho horas, una hora de descanso para tomar alimentos y otras reglamentaciones más. Se exige pactar las condiciones de trabajo en forma bilateral. Se realizan huelgas por solidaridad por parte de otros gremios. Intervención del Departamento del Trabajo en el conflicto y logro de la aceptación de los Comités de Ajustes por parte de la Empresa.
Sociedad Ferrocarrilera del De--	enero 1913	Sucursales - ont Ags., -			

Cuadro 7

Nombre de la agrupación	Fecha y lugar de constitución	Implantación	Agrupación que estalló la huelga.	Año	Incidente o conflicto
Confederación de Gremios Mexicanos.	Chihuahua  12 mayo 1913 México, D.F.	Cárdenas, -- Tierra blanca, Torreón, Monterrey, -- México, Kencijos, S.L.F. y otras (veinticuatro en total).  Integró a 10 uniones: de Maquinistas, Garrroteros y Fogoneros; de Mecánicos; de Caldereros de Modelistas y Moldadores de Estibadores y Jornaleros de Ver., de Cobreros y Hojalateros; de Pintores;	Sociedad Mutilista de Despachadores y Telegrafistas Ferrocarrileros.	enero 1913	No llega a estallar la huelga porque la Sociedad fuerza a la Empresa a aceptar uno de los contratos colectivos más avanzados en materia de reglamentación del trabajo. Queda así, oficialmente reconocida la representatividad de la Sociedad de los trabajadores despachadores y telegrafistas en las negociaciones con la Empresa.
Nombre de la agrupación	Fecha y lugar de constitución	Implantación	Agrupación que estalló la huelga	Año	Incidente o conflicto
Gran Orden Mexicana de Conducutores, Maquinistas, Garrroteros y Fogoneros.	2 marzo 1916	La Sociedad de Despachadores y Telegrafistas; y, la Gran Liga de Ferrocarrileros (22).			
Alianza de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras.	16 dic. 1917	Aguascalientes.			
Primer Congreso Ferrocarrilero de la República Mexicana.	17 dic. 1920	Toda la república.			
Pacto Constitutivo de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana.	17 ene. 1921		Confederación de Sociedades Ferrocarrileras.	25 feb. 1921	Demanda de reconocimiento para ésta por parte de la Gerencia de los ferrocarriles y el cese a las violaciones de los contratos de los sindicatos Confederados. Se logró el reconocimiento a la Confederación.
Segundo Congreso Ferrocarrilero organizando por la Confederación de Sociedades	10. agosto 1924	Toda la república.			

Cuadro 8

Nombre de la agrupación	Fecha y lugar de constitución	Implantación	Agrupación que estalló la huelga	Año	Incidente o conflicto
<p>Ferrocarrileras de la República Mexicana.</p> <p>Tercer Congreso Ferrocarrilero que transformó a la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras en Confederación de Transportes y Comunicaciones.</p>	<p>10. nov. 1926.</p> <p>10. ene. 1927</p>	<p>Gudalajara, Sureste, Noroeste, D.F.</p>	<p>Unión Mexicana de Mecánicos.</p>	<p>5 dic. 1926</p>	<p>Se presentó a la Empresa -- una inconformidad por una serie de violaciones a los contratos de trabajo. Después de ser reprimidos exigen a la Confederación su apoyo. La Secretaría de Comercio, Industria y Trabajo declara ilícita la huelga. Los obreros se amparan y el Presidente Calles crea (17 de sep. de 1927) la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, quien dictó su primer fallo en contra de la huelga. 100 ferrocarrileros se ponen en huelga de hambre y el Presidente Portes Gil ofrece (si se levanta la huelga de hambre) reinstalar en su trabajo a todos los huelguistas con --</p>
<p>Cuarto Congreso Ferrocarrilero</p>	<p>10. sep. 1932</p>	<p>En todo el país.</p>	<p>Trabajadores del FC Mexicano</p>	<p>6 dic. 1929</p>	<p>sus derechos de antigüedad. Ambas partes cumplen lo pactado.</p> <p>Protesta de los trabajadores por la sustitución de su contrato, por un simple convenio que les ponía en manos de la Empresa. El Congreso de la Unión da un voto de simpatía a los huelguistas. Interviene el presidente Portes Gil quien condena a la Empresa a pagar los salarios caídos.</p>

Como podemos observar en los cuadros, la mayor parte de las organizaciones, y las huelgas que ellas dirigen durante el periodo de 1890 - 1932 tienden en sus primeros años — como ya se ha mencionado — a luchar por los derechos de los obreros mexicanos por encima de las imposiciones norteamericanas. Pero, también podemos ver que la primera organización está formada por maquinistas norteamericanos y fogoneros mexicanos; lo que demuestra que existe una vinculación de los organismos mexicanos con los norteamericanos. Poco a poco se van a ir desligando de éstas, porque en 1894 al estallar una huelga de trabajadores norteamericanos, la Orden Suprema de Empleados de Ferrocarril sirve como esquirol, en un intento por demostrar y dejar patente que los trabajadores mexicanos, tienen la misma capacidad que los norteamericanos. Pese a este suceso las organizaciones siguen vinculadas, ya que como se ve en el cuadro 4, fue hasta 1902 cuando se forma la Unión de Fogoneros del Ferrocarril Nacional Mexicano es decir, que tuvieron que pasar quince años para que se organice una agrupación sin aparentes lazos norteamericanos. Y es quizás este hecho lo que va a hacer posible que los ferrocarrileros tengan una cierta independencia con respecto al control, de sus organizaciones por parte del Estado. Esto se ve claramente cuando el gobierno, a través de Luis N. Morones, líder de la Confederación Regional Obrero Mexicana ( que es la organización obrera más importante de ese momento y además está bajo el control del Estado ), trata a toda costa de afiliar a los ferrocarrileros a dicha organización, pero como estos se niegan intentará bloquear, y aun reprimir, cualquier ma-

nifestación de lucha (23). El enfrentamiento más sobresaliente entre el Estado y los ferrocarrileros será en el periodo de 1926 - 1927, cuando se pone de manifiesto que las malas administraciones pasadas dieron como resultado una profunda crisis económica en los ferrocarriles; los obreros saben que la gerencia tiene el propósito de llevar a cabo un reajuste de personal, para de esta manera mejorar la situación financiera de la Empresa.

" La Unión Mexicana de Mecánicos presentó a la empresa su inconformidad por una serie de violaciones a los contratos de trabajo. Al no ser escuchados salen a la huelga el 5 de diciembre de 1926 ... Centenares de trabajadores fueron arrojados a la calle con la intervención de las tropas. La CROM se aprestó a cubrir las plazas vacantes con esquiroleos " (24). El grupo de ferrocarrileros llamado " El Escuadrón de Hierro " va a tener una participación destacada en éste conflicto, por la defensa que hace de los intereses de los trabajadores y que pondrán muy en alto la combatividad proletaria de los ferrocarrileros. De este grupo forman parte, entre otros: Francisco Berlanga en el sureste; Carlos Rendón en Guadalajara; Hernán Laborde en el noreste y en el Distrito Federal Elías Barrios secretario de la Confederación de Transportes y Comunicaciones agrupación que había sido creada en enero de 1927.

La Secretaría de Comercio, Industria y Trabajo de la cual es secretario Luis Napoleón Morales, declara ilegal la huelga; en este momento la Secretaría de Comercio es la única autoridad para dar su fallo sobre las huelgas, quien autoriza a la Empresa a sustituir a los

huelguistas. De lo que se trata realmente, es de que desaparezca la Confederación; ésta presenta un amparo ante la Suprema Corte alegando que la Secretaría no puede actuar como juez y parte en un conflicto laboral, la Suprema Corte falla a favor de la Confederación. Pero el Estado, buscando controlar los conflictos obreros, crea el 17 de septiembre de 1927 la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje quien dictará su primer fallo en contra de los huelguistas, que como último recurso iniciarán una huelga de hambre en los salones de la Suprema Corte " hasta que se les haga justicia "; ahora el nuevo Presidente de la nación, Emilio Portes Gil cede ante la presión de los ferrocarrileros y " ... ofreció que si se levantaba la huelga de hambre ordenaría el inmediato regreso al trabajo de todos los huelguistas con sus derechos de antigüedad. La huelga se levantó y Portes Gil cumplió su palabra " (25).

Uno de los últimos sucesos importantes del periodo 1890 - 1932 es el que nos indica Mario Gill, cuando se produce " ... el reajuste de once mil trabajadores ferrocarrileros, hecho sin precedente en la historia del movimiento obrero mexicano, perpetrado en 1931, ... " (26). Este reajuste que fue en realidad el despido de once mil trabajadores ferrocarrileros; estaba planteado desde 1926 que es cuando se inicia el despido o el cambio de categoría hacia los trabajadores y que se hizo más patente por parte del Estado, realizar este ajuste a raíz de la crisis económica de 1929. Este hecho arrojó a la calle a cientos de trabajadores. Otros fueron bajados de categoría y algunos más se les redujo el sueldo, este acontecimiento marcó el fin de la



organización gremial y logró crear conciencia entre los trabajadores de que solo formando un frente único podrían resistir los embates del Estado y la Empresa, evitando además que un acontecimiento de esta naturaleza volviera a repetirse.

## 2. LA CRISIS FERROCARRILERA AL INICIARSE EL GOBIERNO DEL GENERAL LAZARO CARDENAS DEL RIO.

### 2.1 CONFORMACION DE UNA RED NACIONAL FERROCARRILERA.

Al iniciarse el gobierno del Gral. Lázaro Cárdenas del Río, el sistema ferroviario estaba integrado de la siguiente manera: ver cuadros 9 y 10.

Cuadro 9

Nombre del Ferrocarril	Inaugurado	corre de:	extensión
Ferrocarril Mexicano.	10. enero 1873	México a Veracruz	511 km.
Ferrocarriles Unidos de Yucatán.	15 septiembre 1931	Mérida a Campeche	918 km.
Ferrocarril Pacífico de México	1881 1927	Nogales, Sonora a Guadalajara, Jalisco	1 762 km.
Ferrocarril Central	22 marzo 1884	México a Ciudad Juárez	1 970 km.
Ferrocarril Internacional	10. marzo 1888 1892	Piedras Negras a Torreón - Coahuila. (Durango y Monterrey).	1 500 km.
Ferrocarril Nacional	10. noviembre 1938	México a Laredo	1 300 km.
Ferrocarril México Cuernavaca	11 diciembre 1939	México a Cuernavaca	16 km.
Nombre del Ferrocarril	Inaugurado	corre de:	extensión
Ferrocarril Interocéánico	25 mayo 1892	México a Veracruz	547 km.
Ferrocarril Mexicano del Sur	8 diciembre 1892	Puebla a Oaxaca	396 km.
Ferrocarril noroeste de México	15 julio 1899	Chihuahua a Santa Isabel	759 km.
Ferrocarril Parral Durango	27 junio 1900	Escobedo, Chihuahua a Campo Nuevo, Durango.	11 km.
Ferrocarril Kansas City, México y Oriente	30 abril 1903 1961	Ojinaga, Chihuahua a Topolobampo, Sinaloa	840 km.
Ferrocarril de Tehuantepec	25 enero 1907	Coatzacoalcos a Salina Cruz.	309 km.
Ferrocarril Panamericano	junio 1908	Itepec a Ciudad Hidalgo (Frontera con Guatemala)	457 km.

Cuadro 10

Nombre del Ferrocarril	Inaugurado	corre do:	extensión
Ferrocarril Tijuana - Tecate	3 abril 1908	Ciudad Tijuana a Lindero	71.4 km.
Ferrocarril Río-Grande - Sierra-Madre		Ciudad Juárez a Terrazas	250 km.
Ferrocarril Saltillo - Torreón		Saltillo a Torreón	307 km. (27)

Los Ferrocarriles Nacionales de México, son creados el 28 de marzo de 1908 con la participación del Estado en forma mayoritaria con el objeto de agrupar y consolidar las líneas ferroviarias (28). Se pretende con su creación la unidad administrativa y la supresión de líneas paralelas que se hacían la competencia entre sí. Las 3 empresas fusionadas, con sus líneas subsidiadas, fueron: el Ferrocarril Nacional de México, el Ferrocarril Central Mexicano y el Ferrocarril Internacional Mexicano. Para 1910 los Ferrocarriles Nacionales de México (en adelante FNM) tomaron en arrendamiento al Ferrocarril Mexicano del Sur; en total el sistema ferrocarrilero contaba hasta 1910 con 11,157 km. En diciembre de 1914 los FNM quedaron incluidos en el decreto de incautación del presidente Carranza: "... el Gobierno Constitucionalista se hace cargo, desde esta fecha, de la dirección, manejo y administración de todas las líneas ferrocarrileras, sus estaciones de tránsito y estaciones terminales ... situados en territorio dominado por este gobierno " (29).

El 10. de enero de 1926 durante el gobierno del Gral. Plutarco Elías Calles todas las líneas volvieron a quedar bajo el control de sus propietarios pues, el Estado se vió imposibilitado para pagar la deuda y decidió regresar las líneas a sus antiguos dueños. De 1926 a 1934 se agudizó la situación de los ferrocarriles debido principalmente a la desorganización administrativa que impedía renovar el material rodante y pagar los intereses que había generado la deuda de los ferrocarriles; esto, aunado a los problemas económicos por los que atraviesa el país no permiten introducir mejoras ni en

ESTADO DE MEXICO

las vías ni en el equipo, y no es sino hasta 1934 cuando surge el interés del gobierno por crear un sistema que permita integrar una red nacional, que estará a cargo inicialmente de los propios FMM, pero poco después es sustituido por las "Líneas Férreas de México".

La compañía Líneas Férreas de México, mejor conocido con el nombre de Ferromex, se constituyó a principios de 1936 con los bienes del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Ferrocarril de Veracruz a Alvarado y el ramal de Juile, todos ellos propiedad del gobierno.

Dentro de la política del gobierno del general Cárdenas, figuraba la creación de esta compañía nacional para que todas las construcciones de líneas férreas estuvieran a cargo de la misma (30), y por último "... al elaborar el Presidente Cárdenas su informe del 10 de septiembre de 1936 fue de su conocimiento que las construcciones ferrocarrileras se hacían con verdadera lentitud y entonces ordenó que estos trabajos pasaran a depender de la Secretaría de Comunicaciones " (31).

La tarea de integrar la red nacional es llevada a cabo por la Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, tomando en cuenta el plan original que consistía en "... construir un ferrocarril desde un punto del F.C. Nacional de Tehuantepec, al través del sureste de Veracruz, Tabasco, el Norte de Chiapas y Campeche hasta incorporar la red de los FECC Unidos de Yucatán ... la construcción de FC Ixcaquixtla, Chacahua y se revivió el antiguo proyecto de ligar Uruapan con Zihuatanejo en el litoral del océano Pacífico " (32).

Además de este programa original se dieron a la tarea de cons-

truir el Ferrocarril Sonora-Baja California para incorporar Tijuana, Tecate, Algodones, Mexicali y el próspero Valle de Río Colorado, así como Punta Peñasco, Caborca y el Valle del Río Magdalena al territorio nacional (33).

No se habían integrado aún las vías férreas a una red nacional, cuando se agudizó la deficiencia en el transporte, debido principalmente a los insuficientes gastos de conservación y rehabilitación y será nuevamente el gobierno del General Lázaro Cárdenas del Río quien intente resolver este complejo y grave problema mediante una política de "rehabilitación", que — al menos en sus posiciones declaratorias — llevaría a los ferrocarriles a prestar un servicio más eficiente que permitiría a la Empresa no operar con pérdidas.

## 2.2 LA REHABILITACION FERROCARRILERA Y SUS IMPLICACIONES.

La crisis ferrocarrilera existente durante el gobierno del Gral. Lázaro Cárdenas, es el resultado de un largo proceso que tiene su origen, como ya lo hemos señalado en la mala planeación y construcción del sistema ferroviario, puesto que, a pesar de que este sistema contribuyó a sentar las bases para que pudiera desarrollarse la economía nacional, estas fueron construídas de acuerdo a los intereses de las compañías extranjeras y no de acuerdo a los intereses de nuestra economía, "... Don Porfirio había consentido en que las empresas construyeran los ferrocarriles caprichosamente y, como si esto fuera poca ayuda, se autorizaba a las empresas extran-



jezas tarifas mínimas para transportar el fruto del saqueo de nuestras riquezas.

" Improvisaciones, ignorancia, irresponsabilidad, especulación con los subsidios, falta de planeación y de visión, malinchismo, olvido de los intereses nacionales, esos fueron algunos de los vicios de origen que presidieron el nacimiento de nuestra red ferroviaria" (34).

La política de rehabilitación trae consigo un grave problema para el gobierno, ya que las líneas ferroviarias no estaban totalmente nacionalizadas y cualquier inversión en ellas, beneficiaba directamente a los capitalistas privados. Pero esta circunstancia dejará de existir, puesto que la huelga de 1936 y la crisis por la cual atraviesa el sistema ferrocarrilero provocarán la estatización de este importante sistema de transporte. El 23 de junio de 1937

" ... el Presidente Cárdenas dictó un trascendental acuerdo por medio del cual se expropió la participación privada en la propiedad de los Ferrocarriles Nacionales realizando la nacionalización completa de los mismos " (35). Ahora, para el gobierno ya es posible realizar la "rehabilitación" de los ferrocarriles, sólo que esta compleja tarea se trasladará a los trabajadores del riel, al entregarles la Administración de los Ferrocarriles.

El estado actual del sistema ferrocarrilero es el resultado de un largo proceso, que apareció desde el nacimiento de las vías férreas — como ya se ha señalado anteriormente —, y que se agudizó durante el prolongado periodo de luchas civiles existentes a partir



de 1910. Ello ha provocado un progresivo deterioro principalmente en planta y equipo, situación a la que ha contribuido también el Estado debido a las tarifas preferenciales que otorgó a las compañías transnacionales (principalmente mineras), por ello este importante medio de transporte — necesario para nuestro desarrollo económico — operaba con pérdidas y por ende no existe el capital suficiente como para cubrir mínimamente los gastos de conservación y rehabilitación que requieren los ferrocarriles para prestar un servicio eficiente.

El problema se vuelve aún más crítico debido a que de los pocos ingresos que recibe la Empresa tendrá que pagar sumas considerables, para el alquiler de carros de carga a las empresas de los Estados Unidos.

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

Así al iniciar el sexenio del Gral. Lázaro Cárdenas los Ferrocarriles Nacionales de México se encontraban en quiebra, incapacitados para cumplir con el compromiso de la deuda y para reponer sus bienes con oportunidad y además, tampoco tenían el capital necesario como para mantener en buen estado de servicio las vías, la fuerza tractiva, los talleres y el material rodante. La situación del equipo ferroviario era (según un estudio realizado por el exsecretario del

Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana  
en adelante STFRM , Alfredo Navarrete) el siguiente:

" Vías.- De los 30 000 000 durmientes que aproximadamente tienen los 11 839 km. de vía de la Empresa, el 35% no son impregnados y buena parte de ellos se halla en malas condiciones ...

" El balasto es indispensable para prolongar la vida del durmiente, para conservar las terracerías y para dar firmeza a la vía. Solo el 30.5% de las vías de la Empresa están balastadas ...

" La dotación de riel es lamentablemente desigual, desde riel de 40 libras al de 112, con promedio del de 56,70, 75, 80 y 85, no obstante que, excepción hecha de los 469 km. de vía angosta, que requiere riel de 75, todo el resto debería contar con riel de 100 a 112 de los que solo hay 33 km. El tráfico de trenes pesados, de locomotoras modernas y el desarrollo de velocidades convenientes requieren una vía con buena madera, balasto completo y riel no menor de 100 ...

" Bodegas, Patios y Laderos.- ... insuficiencia de las bodegas de que se dispone ... es necesario ampliar los patios de las terminales y los laderos de las vías, que tanto dificultan la fluidez del tráfico y ocasionan grandes demoras a los trenes y a la entrega oportuna de los carros cargados o vacíos a los usuarios ...

" Talleres.- Lo insuficiente de los talleres y casas de máquinas y lo anticuado de la maquinaria de que disponen, no renovada en muchos años, ocasiona elevados costos de reparación de locomotoras y carros considerables demoras que acentúan la tan aguda escasez de to

da clase de equipo. A menudo los carros permanecen esperando turno fuera de los talleres y cuando se llega el momento de meterlos a reparación tienen costos muy superiores a los que se había previsto, aparte de que, mientras tanto, se paga renta por carros extranjeros que hay que ocupar en defecto de los propios, mientras estos se reparan ...

" Almacenes.- La dotación de almacenes se ha resentido últimamente por el mal estado financiero de la Empresa, al grado de estar casi agotadas las existencias ...

" Carros y coches.- Además de no haberse repuesto sino parcialmente los carros y coches que se han condenado en los últimos quince años por ser materialmente imposible mantenerlos en servicio, ha habido un considerable aumento de tráfico que se atiende en parte con equipo extranjero, por el que se pagan rentas anuales que fluctúan entre tres y cinco millones de pesos ...

" ... la adquisición del equipo indispensable que se estima en 2 000 unidades para suplir la demanda no satisfecha ( 1 600 furgones, 250 tanques y 150 jaulas ). En cuanto a coches, se hace necesaria la compra de 60 unidades ...

" Locomotoras.- Como la vía, las locomotoras son las que demandan una más cuantiosa inversión, debido por una parte a que son insuficientes las que se disponen y principalmente porque la mayoría de las actuales ya deberían estar fuera de servicio, puesto que de las 827 de vía ancha solo hay 168 con 25 o menos años de servicio y 659 tienen más de 25 años, siendo 464 de treinta y ocho años, 108 de

treinta y nueve o cuarenta y tres y 87 de cuarenta y cuatro o cincuenta y nueve años, no obstante que su vida útil es solo de 25 años. Esto quiere decir que de 1920 a 1940 deberían haberse repuesto 659 locomotoras que ahora urge reponer ...

• ... estimamos que por lo menos deben adquirirse 100 unidades...

• En suma, las inversiones que estimamos indispensables se condensan como sigue:

• Balasto, durmientes, puentes y rieles	37 000 000.00
• Bodegas, patios y laderos	3 000 000.00
• Almacenes	5 000 000.00
• Talleres y Casas de Máquinas	8 000 000.00
• Locomotoras	45 000 000.00
	<hr/> <hr/>
	132 000 000.00 (36).

Este estudio, que presenta Alfredo Navarrete nos permite por lo menos, tener una idea de lo que significaba la crisis ferrocarrilera y por esto surge la necesidad de "rehabilitar" el sistema, pues como se ha visto, la mayor parte del material tractivo y rodante está en funcionamiento desde la época del porfirato y si tomamos en cuenta que este material debe trabajarse un máximo de 12 años (37) y que al cesarse este periodo el material tendrá que ser reparado en forma constante, elevandose con esto las erogaciones de la Empresa, por concepto de reparación del equipo en general. Además esto implica, la constante compra de refacciones, la contratación — cada día más — de personal, que debe estar dedicado a la reparación de locomotoras

y de vías férreas. Así esta crisis provoca un aumento de personal.

Cresmos que la política de "rehabilitación" implica, además de modernizar la planta y el equipo, la congelación de los salarios y el reajuste del personal. Se plantea por tanto que el costo de la "rehabilitación" se haga a través del sacrificio de los obreros ya que de ninguna manera se autorizará el aumento a las tarifas. Al respecto Valentín Campa nos dice: "... sabemos bien que estas son de privilegio, de la época de Don Porfirio, tarifas impuestas por las Compañías Imperialistas a las empresas ferrocarrileras que no tenían como objetivo mejorar la economía nacional, sino eran conductos para extraer las materias primas del país, tarifas de privilegio de Empresas extranjeras que todavía están en vigor, la prueba de que son imperialistas y de que estaban en contubernio es que altos funcionarios de los Ferrocarriles han ido a parar como altos funcionarios de las grandes Compañías mineras ..." (38).

Lo anteriormente señalado nos da una visión muy general de los problemas que existían en el sistema ferroviario, al tomar la presidencia el Gral. Lázaro Cárdenas. Estos datos pueden servir como una referencia básica para explicar el proceso por medio del cual la Administración Obrera desaparecerá al iniciarse el gobierno del Gral. Manuel Avila Camacho.

### 3. CONSTITUCION DEL SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRIERS DE LA REPUBLICA MEXICANA ( S T F R M ).

Como ya hemos mencionado en el capítulo breve Desarrollo Histórico del Movimiento Ferrocarrilero, las organizaciones ferrocarrileras empiezan a aparecer a partir de 1890 cuando se conforma la Orden Suprema de Empleados de Ferrocarril y, a partir de esta fecha se van a ir formando diferentes asociaciones de tipo gremial. " Cada uno de estos gremios confrontaba los problemas específicos de su especialidad y trataba de resolverlos de acuerdo a las circunstancias y sus propias fuerzas, aun cuando los problemas a que se enfrentaba cada gremio eran comunes en el fondo: jornadas excesivas, bajos salarios,

maltrato, discriminación, inseguridad, abusos de parte de los capataces, carencia total de prestaciones sociales " (39). Poco a poco los ferrocarrileros se van a ir integrando en Federaciones y Confederaciones. El rasgo que va a ser común a la mayor parte de ellas es el apoliticismo (40). Pues para ellas lo importante será la obtención del reconocimiento oficial.

A partir de 1917 se observa un cambio significativo en las organizaciones ferrocarrileras como según nos lo señala Esther Shabat: " ... se sabe de la participación individual de muchos de los trabajadores ferrocarrileros en el movimiento revolucionario, pero también de su desempeño como grupo homogéneo en algunas acciones, y en 1917 a través de la Gran Orden de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, la cual constituyó una de las organizaciones obreras que más pugnó porque fueran incluidas en la Constitución, normas protectoras para los trabajadores. Su diario 'El Trenista', en el mes de enero de 1917, publicó una solicitud remitida al Constituyente, para que procurara consagrar la jornada de ocho horas, la protección para mujeres y niños, la indemnización por accidentes de trabajo, el reconocimiento del derecho de huelga, la obligación de los patrones de proporcionar casas higiénicas, etc., ... " (41). Resulta evidente que la participación activa que tuvieron los ferrocarrileros, hizo posible que durante los años de 1910 a 1917 pudieran darse cuenta de los problemas por los que atravesaban los propios obreros y campesinos del país e influyeran de manera importante en las nuevas demandas obreras.

Otro de los rasgos característicos de las organizaciones ferrocarrileras es el hecho de mantenerse casi independientes de la tutela del Estado y será, durante el gobierno del Gral. Plutarco Elías Calles cuando se realicen los intentos más persistentes para afiliar a ésta organización a la Confederación Regional de Obreros Mexicanos ( en adelante CROM ). Alicia Hernández nos dice: " la fuerza de los rieleros residía en que el 95 % del transporte y las comunicaciones del país estaba en sus manos. Tenían organizaciones obreras de gran arraigo y tradición sindical y tal vez por eso se habían mantenido independientes de la CROM. Pero desde que Morones llegó a la Secretaría de Industria y Comercio, codició el control de esos trabajadores. Entonces acordó la CROM la infiltración en las agrupaciones ferrocarrileras para impedir que se produjera una unificación independiente y poder crear una organización sindical cromista " (42).

A pesar de las presiones, la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras se mantiene firme y ya se puede observar que se empiezan a formar diversas tendencias en esta Confederación, para constituir un sindicato único, ya que la unión gremial no resultaba muy eficaz. Durante la celebración del III Congreso Ferrocarrilero inaugurado el 10. de noviembre de 1926 se cambia el nombre de Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, por Confederación de Transportes y Comunicaciones para, finalmente crear el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana en 1933 (43).

El paso para constituirse en un solo sindicato se va a dar a través del grupo ferrocarrilero conocido como el "Escuadrón de Vie-



ro" que va a formar el Comité Pro-Unificación Obrera para tratar de formar un sindicato único, lo que se logrará algunos años más tarde a raíz del fracaso de la huelga de 1926. En 1931 se despidió a un total aproximado de 11 mil trabajadores ferrocarrileros y es a través de este último acontecimiento cuando el "Escuadrón de Hierro" funda según dice Elías Barrios: "... la liga Pro-Sindicato Único Ferrocarrilero, con la mira de hacer ambiente preunificación efectiva en un solo organismo de lucha, con unidad de acción y de dirección. El actual sindicato potente y respetable, lo planeamos nosotros al calor de nuestra derrota, porque estábamos convencidos del fracaso de la organización confederativa que solo liga a los distintos organismos confederados por un pacto débil, susceptible de violarse ..." (44).

Después de afrontar múltiples obstáculos que impedían la integración del gremio en un solo sindicato, esta idea empieza a tomar forma a mediados de 1932. Así, el 16 de junio de 1932 la Confederación de Transportes y Comunicaciones dirige una circular a las distintas agrupaciones ferrocarrileras, con el fin de que enviaran a sus delegados al IV Congreso Ferrocarrilero de la República Mexicana a fin de tomar resoluciones con respecto a:

1. La conveniencia de disolver las organizaciones gremiales.
2. La conveniencia de liquidar las federaciones gremiales.
3. La conveniencia de liquidar la Confederación de Transportes y Comunicaciones.
4. La conveniencia de crear un Sindicato de naturaleza In-

dustrial o de Empresa (45).

Las labores del magno Congreso dieron principio el 10. de noviembre de 1932 en el gimnasio del edificio social de la "Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos" situado en la ciudad de México, y fue integrado por 14 organizaciones (46). Después de convenir en la necesidad de crear una sola organización que aglutinara a los trabajadores del riel, se designaron las comisiones necesarias para la elaboración del proyecto que venía madurando desde hace algún tiempo; así el 13 de enero de 1933 se levantó el Acta Constitutiva del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana que firmaron los delegados asistentes al Congreso y quienes representaban a 35 mil trabajadores y que tendrán como meta " ... conseguir, por medio de la lucha de clases, el mejoramiento material y moral de los obreros ... " (47).

Se acuerda en dicha acta — básicamente — lo siguiente:

1. La necesidad de disolver las organizaciones gremiales.
2. La necesidad de disolver la Confederación de Transportes y Comunicaciones.
3. La necesidad de crear un Sindicato único, que luche por el mejoramiento material y moral de los obreros y fomentar la solidaridad con sus hermanos de clase.
4. Se luchará por lograr los derechos laborales que como Sindicato mayoritario tiene derecho, y
5. Se declaran disueltas las distintas organizaciones gremiales y se crea el S T F R M (48).

El acta constitutiva que le da forma legal al S T F R M dice:  
" ... con las facultades que plena y legalmente se hallan investidas, para llevar a cabo la disolución de sus respectivos Sindicatos, acto seguido la creación de un nuevo organismo sindical con los elementos que pertenecieron a estos últimos, se abrió la sesión primera, procediéndose luego a efectuar el cómputo del número de trabajadores cuya representación ostentan los Delegados que forman la Asamblea, habiendo arrojado ésto la cantidad de 35,000, treinta y cinco mil trabajadores de las distintas Empresas ferroviarias del país ... consideramos que ha llegado el momento de emprender una reorganización sindical definitiva del elemento ferroviario, rompiendo para siempre los viejos moldes a fin de estar en aptitud de constituir una sola organización poderosa y eficaz que sustentando una doctrina propia e indivisible, idénticas tendencias y análogas aspiraciones logre la cohesión y fuerza necesarias, tanto para estar en condiciones de ejercitar mejor sus derechos como para obtener el respeto más absoluto de sus postulados y conquistas ... se funda en esta fecha con 35 000 treinta y cinco mil trabajadores que se hallan bajo el control de la Confederación de Transportes y Comunicaciones, el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana ... La Constitución y Estatutos ... principiarán a regir y surtirán sus efectos a partir del primero de febrero del corriente año; asimismo en esa fecha quedarán disueltas y perderán su personalidad legal sindical las organizaciones mencionadas ... pues quedará cumplida la condición suspensiva a que se refieren las actas de disolución de las citadas

entidades gremiales, consistentes en que tome vida jurídica y efecto legal la personalidad del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana " (49).

De esta manera se unifican 14 asociaciones ferrocarrileras, que agrupan a los trabajadores de distintos oficios de las diferentes Empresas, para formar un solo Sindicato Nacional que agrupará a todos los obreros del riel bajo el lema " por la lucha de clases ". De acuerdo a la resolución del IV Congreso, el nuevo Sindicato tendrá personalidad legal a partir del 10. de febrero de 1933, teniendo como representantes a:

Jesús Ordorica como Secretario General.

José F. Aguirre como Secretario General de Ajustes.

Artemio Jayme como Secretario General de Organización y Propaganda.

A estos líderes les correspondió la ardua tarea de cimentar la incipiente organización sindical ya que, tuvieron que afrontar graves problemas que representaban los grupos minoritarios como la " Federación Nacional Ferrocarrilera " dependiente de la CROM, que disputaba la titularidad de los Contratos Colectivos de Trabajo. A pesar de que el S T F R M contaba con 35 mil agrupados, éste, estrictamente hablando no podía ser considerado como sindicato único pues, existían grupos adheridos a los sindicatos controlados por la CROM. Al respecto Alicia Hernández menciona que: " Por sus divisiones internas la resistencia ferrocarrilera no pudo ser firme todavía. A finales del maximato, los ferrocarrileros tenían tres agrupaciones sindi

cales importantes la más grande de las cuales, y más nueva, el Sind  
icato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana  
( STFRM ), agrupaba a 35 000 agremiados. Le seguían en importancia  
el Sindicato Unico Ferrocarrilero y la Federación Nacional Ferroca-  
rrilera; luego, una serie de agrupaciones minoritarias \* (50). El ar  
monizar los intereses gremiales en pugna (51) fue la labor que tuvo  
que enfrentar el primer Secretario General del STFRM, ya que la  
tradicción gremialista no podía desaparecer de un día para otro.

#### 4. EL MOVIMIENTO FERROCARRILERO DE 1934 - 1940.

##### 4.1 PERIODO DEL SECRETARIO GENERAL DEL STFRM, ALFREDO NAVARRETE 1934 - 1936.

A fines de enero de 1934 fue electo Secretario General del STFRM, Alfredo Navarrete. Su gestión — que duró hasta el 31 de enero de 1936 — se caracterizó, por mantener estrecha colaboración con pequeños grupos, favoreciéndolos con prebendas y canongías, dejando a un lado los intereses de los trabajadores ferrocarrileros; por ello su actuación al frente del STFRM fue calificada como torpe y arbitraria (52).

Durante su periodo solicitó al Ejecutivo de la nación el derecho que tenía el STFRM al contrato colectivo de trabajo y la necesidad de establecer en el contrato la Cláusula de Exclusión. Una vez estudiada la petición, el presidente General Abqilardo L. Rodríguez dio a conocer ( el 11 de junio de 1934 ) un laudo arbitral en donde

reconoce la legalidad del S T F R M por estar comprendido dentro de lo dispuesto por el Art. 233, fracción III de la Ley Federal del Trabajo (53). Es decir, que el S T F R M es considerado por el Ejecutivo como mayoritario y con derecho a representar el interés profesional de los ferrocarrileros y a celebrar el Contrato Colectivo de Trabajo, incluida la Cláusula de Exclusión, contemplada en la Ley Federal del Trabajo en su Art. 49 que la considera lícita en su aspecto de ingreso ( el otro aspecto es el de despido ) porque tiende al fortalecimiento de los sindicatos. El hecho de considerar al S T F R M como sindicato mayoritario, para firmar el Contrato Colectivo de Trabajo fue un acontecimiento de gran trascendencia, ya que de esta manera, el S T F R M se había constituido legalmente sobre los grupos minoritarios, quienes ante esta nueva situación que se les planteaba poco a poco se irán fusionando al S T F R M. Así, se integraran la "Asociación de Jefes y Oficiales de los Ferrocarriles Nacionales", "La Unión de Obreros Ferrocarrileros del Puerto de Veracruz" (54) y la "Gran Unión Ferrocarrilera" (55).

De 1934 a 1936, se suscitaban conflictos laborales que culminarían con la huelga del 18 de mayo de 1936. Así, desde el inicio de la administración de Alfredo Navarrete, los ferrocarrileros tendrían que presionar a su líder para lograr el respeto a sus conquistas laborales. Al hablar sobre la actuación de Navarrete al frente del sindicato Elías Barrios dice: "Cierto que este líder actuó en una época bien difícil cuando los resabios gremialistas todavía estaban latentes en las masas y especialmente entre los elementos destacados, pe-

ro esos él no procuró apagarlos o apaciguarlos, antes bien los fomentó con su falta de tacto para tratar los asuntos, ... los ataques ... él los devolvía no al grupo o personas que lo atacaban sino a la especialidad entera " (56).

Ante las presiones que realizaron los ferrocarrileros, su líder sindical, Alfredo Navarrete se verá obligado a exigir las siguientes demandas:

- I.- " Reparación de todas las violaciones a los contratos de trabajo y a la ley, previa justificación de nuestra parte.
- II.- " Remoción de todos los jefes y oficiales responsables de dichas violaciones y de actos arbitrarios o que ocupen puestos innecesarios.
- III.- " Creación de Consejos de Empresas que garanticen una eficaz administración ...
- IV.- " Que las condiciones de carácter general se establezcan en forma igualitaria para los trabajadores de ambas Empresas haciéndolos partícipes de las conquistas adquiridas ...
- V.- " Formulación inmediata de un nuevo contrato colectivo de trabajo que consagre las conquistas mayores adquiridas hasta hoy por la clase trabajadora " (57).

Estas eran las demandas de carácter general que exigían los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales y del Mexicano; y que, a pe



sar de que habían acordado emplazar a huelga en el mes de noviembre de 1934, el comité Ejecutivo no la llevó a cabo por no entorpecer al cambio "pacífico" del gobierno de la República, pues para el 10 de diciembre iniciará su régimen Lázaro Cárdenas y esperaban que éste resolviera satisfactoriamente sus demandas. Pero este punto de vista no fue compartido por la base trabajadora y de inmediato dan a conocer su inconformidad y exigen a su sindicato, llevar a cabo un mítin el 9 de diciembre, para protestar por la negativa del gobierno a solucionar su conflicto. El comité Ejecutivo — para no ser rebasado por la base — se verá obligado a citar a un mítin en cada una de las Secciones de la República Mexicana; pero el día 8 de diciembre comunica a los secretarios generales que Lázaro Cárdenas resolverá en una semana sus demandas, motivo por el cual los invita a no realizar el mítin (58).

A pesar de la propuesta de Navarrete, la manifestación se llevó a cabo y en ella, el líder sindical se desenvolvió como un auténtico "revolucionario". A esta manifestación asistieron organizaciones obreras que externaron su solidaridad hacia los ferrocarrileros. Entre los asistentes estaban: los tranviarios, los electricistas, los choferes, la Liga Campesina Ursulo Galván, los trabajadores de artes gráficas, la Cámara Nacional del Trabajo (59) y otras agrupaciones obreras de no menor importancia.

El 28 de marzo de 1935, ante la solicitud del Comité Ejecutivo del STFRM el Presidente Cárdenas accede a ser árbitro en el conflicto, para luego notificarle al Ing. Mariano Cabrera presidente ejecu-

tivo de los Ferrocarriles Nacionales de México, que la comisión encargada de hacer el estudio integral de los problemas estará a cargo del Lic. Silvano Barba González, Jefe del Departamento del Trabajo, Ing. Carlos Peralta, Ing. Angel Peimbert y el Lic. Moé Hernández Lara (60). Ante esta actitud, los ferrocarrileros de la Sección 4 demandan que el Presidente Cárdenas agilice los trabajos, pues desde el 19 de noviembre de 1934 los delegados de las Secciones están reunidos con la delegación patronal, y solo se han discutido — hasta el 20 de mayo de 1935 — 3 artículos de escasa importancia y aún sin aprobación (61).

A pesar de los problemas internos, el comité Ejecutivo propuso a la comisión el nuevo Contrato Colectivo de Trabajo. Las discusiones se iniciaron en diciembre de 1934 y se rompieron en febrero de 1935 sin haber llegado a algún acuerdo. Mientras los ferrocarrileros discutían la posibilidad de estallar la huelga, el expresidente Plutarco Elías Calles conmovió al país al pretender desconocer el derecho de huelga. Esta situación provocó de inmediato la respuesta del movimiento obrero organizado y buscando defender sus intereses de clase promovieron la creación del Comité de Defensa Proletaria (62). Este Comité fue creado — a iniciativa del S T F R M — como consecuencia de las declaraciones hechas por el general Plutarco Elías Calles al senador Ezequiel Padilla y que fueron publicadas en los periódicos El Universal y Excelsior el 12 de junio de 1935; en éstas, Calles afirma que el país tiene ya seis meses de huelgas contantes y muchas de ellas no están justificadas, ni tiene razón. Las

huelgas — dice —, dañan al capital porque cierran las fuentes de la prosperidad. Con respecto a los líderes obreros dice que: "¡la huelga libre! proclaman, y cuando comienzan sus dificultades entonces corren, acuden al gobierno, diciéndoles: ¡ampárame! ¡protégeme! ¡sé el árbitro! Una huelga se declara contra un Estado que extorsiona a los obreros y les desconoce sus derechos; pero en un país donde el gobierno los protege, los ayuda y los rodea de garantías, perturban la marcha de la construcción económica. No sólo es una ingratitude sino una traición" (63).

Aun cuando el propósito de este trabajo no es analizar la actuación del Gral. P. Elías Calles, baste señalar que sus declaraciones eran una más de sus injerencias, para tratar de seguir manejando políticamente a la nación y que la actitud que asume el Presidente L. Cárdenas ante éstas será de absoluto rechazo a las declaraciones y a la injerencia de Calles; además las organizaciones obreras se habían ido fortaleciendo y habían surgido nuevos líderes sindicales como: Vicente Lombardo Toledano, Fidel Velázquez, Juan Gutiérrez, Miguel Angel Velasco y otros, que ante las declaraciones intimidatorias de Calles en mencionar inexistente el derecho de huelga, hicieron frente común con el Presidente Cárdenas. Así es como de esta alianza nacerá en 1936 la Confederación de Trabajadores de México.

Como el tiempo continúa avanzando y la solución a los problemas planteados por los ferrocarrileros aun no se presentan, las Secciones 15, 16, 17 y 18 acordaron llevar a cabo una manifestación el día

25 de agosto de 1935, buscando con esto presionar a la Comisión para agilizar el Laudo Arbitral (64); nuevamente A. Navarrete se opondrá a dicha manifestación y, para dejar constancia de ello el 26 de agosto dirige un telegrama al Presidente Cárdenas en donde le explica que él no autorizó la manifestación y que a pesar de ello, el Departamento Central ( hoy Departamento del Distrito Federal ) la aprobó fomentando con esta actitud la indisciplina sindical (65).

El 25 de octubre de 1935 se emitió el Laudo Presidencial referente a 12 puntos fundamentales, quedando entendido que inmediatamente después se proseguirá el estudio del resto del Contrato Colectivo de Trabajo; los resultados del Laudo fueron los siguientes:

- 1.- En cuanto a las vacaciones anuales que deberán disfrutar los trabajadores, el sindicato demandaba 15 días; se acordó que deberán disfrutar con goce de sueldo de un periodo efectivo de vacaciones de 10 días por cada año de servicio, lo que representa una erogación de \$ 382,038.82 .
- 2.- Con respecto al pago del séptimo día de descanso semanal se acordó aceptarla; con una erogación de \$ 3,461,368.12 .
- 3.- En cuanto a la elevación del salario mínimo para los trabajadores en general, se acordó aumentarles a las cantidades de \$ 1.85 a \$ 2.00 por día, lo que significa una erogación de \$ 609,374.60 .
- 4.- En cuanto a las jubilaciones, queda en estudio.

- 5.- En cuanto a los días festivos a los cuales tiene derecho el trabajador no serán 12 como lo solicitan, sino 5 al año; lo que significa una erogación de \$ 355,857.64 .
  - 6.- En cuanto a la limitación de puestos de confianza que solicitan queda en estudio.
  - 7.- En cuanto al otorgamiento de pases y franquicias, está en estudio.
  - 8.- En cuanto a la solicitud del Sindicato de que solo se separe a los trabajadores de su empleo cuando éstos cometan faltas de carácter infamante, está en estudio.
  - 9.- En cuanto al reconocimiento del régimen sindical de mayoría, como representante único de los intereses de los ferrocarrileros, se resuelve aceptarlo.
  - 10.- En cuanto al aumento de salarios, hasta los de \$ 150.00 se acordó no aceptarlo.
  - 11.- En cuanto al pago por indemnizaciones al STFRM por \$ 700,000.00 se acordó solo otorgar \$ 300,000.00 .
  - 12.- Se acordó que la Comisión de estudios siga atendiendo los demás capítulos del Contrato.
  - 13.- No obstante que el STFRM no incluyó en su pliego el capítulo sobre "Servicios Médicos e Indemnizaciones por riesgos Profesionales y Educación Técnica y Social", al respecto se acordó otorgar \$ 489,022.00 anuales.
- En total las erogaciones que provienen de lo establecido en el

Laudo ascienden a la suma de: \$ 5.597,610.88 (66).

Además de los beneficios económicos obtenidos, en el aspecto sindical se concedieron ventajas al STFRM que cerraron definitivamente las puertas a la lucha intergremial que por muchos años había venido siendo la causa de profunda división entre los ferrocarrileros (67). Los trabajadores aceptan el laudo y posteriormente al cambiar de Administración los Ferrocarriles Nacionales designarán a una comisión para que discutan los puntos pendientes.

En general, la actuación de Navarrete no dejó muy satisfechos a los trabajadores, que consideraron su actuación de franca colaboración para con la Empresa y de poco unitaria para el sindicato. Los escritos se unifican de igual manera, para calificar su actuación en el manejo de las cuotas sindicales y en la adquisición del edificio que albergó la sede del STFRM. En materia económica, se considera a la Administración de Navarrete como desastrosa, ya que la rehabilitación del edificio situado en la avenida Hidalgo costó tanto como si se hubiera hecho nuevo; las obras fueron además, ejecutadas sin supervisión. La economía " ... no fue controlada, ni había siquiera contabilidad y finalmente, para colmo de errores, dejó, al retirarse, una deuda de doscientos sesenta mil pesos, que los trabajadores tuvimos que pagar con cuotas extraordinarias ... " (68).

#### 4.2 PERIODO DEL SECRETARIO GENERAL DEL STFRM, JUAN GUTIERREZ 1936 - 1938.

Del 10. de febrero de 1936 al 31 de enero de 1938, el STFRM su-

tuvo dirigido por Juan Gutiérrez. El periodo en el que actuó se caracterizó por la constante lucha que emprendió en contra de la Empresa para mejorar las condiciones de los trabajadores ferrocarrileros y de reorganización de las finanzas sindicales, de tal manera que, durante el primer año de su Administración se pagó la deuda de la pasada Administración (69). Asimismo se van a desarrollar una serie de acontecimientos que repercutirán no sólo a nivel sindical, sino al movimiento obrero en general. Es también durante estos años cuando el sindicato recobra su combatividad, así lo demuestran las acciones que llevó a cabo el sindicato en esta Administración.

El nuevo comité ejecutivo inició su gestión solucionando un conflicto muy importante en las secciones del Ferrocarril Sudpacífico, cuyos antecedentes fueron determinantes para explicar la huelga llevada a cabo en mayo de 1936. Su origen está en la demanda por el pago del séptimo día que no era solo una petición de los ferrocarrileros del Sudpacífico, sino una demanda de los obreros del país quienes presionaban con llegar a la huelga hasta no ver satisfecha esta demanda. La salida legal, para la solución de éste conflicto, fue el decreto sobre el pago del séptimo día ( adición al Artículo 79 de la Ley Federal del Trabajo ) que fue promulgada por el Gral. Cárdenas el 18 de febrero de 1936, que indicaba lo siguiente:

\* Artículo 79. Por cada día de trabajo, disfrutará el trabajador de un día de descanso, cuando menos, con goce de salario íntegro. Los gobernadores de los Estados, de los territorios y el Jefe del Departamento de Trabajo, reglamentarán este artículo procurando que el

día de descanso sea el domingo. En aquellas industrias en que la aplicación de esta Ley correspondiera a las autoridades federales la reglamentación se hará por el Ejecutivo de la Unión " (70).

La huelga del Ferrocarril SudPacífico de México debía iniciarse el 20 de febrero de 1936. Entre otras peticiones destacaban el pago del séptimo día, el alza a los bajos salarios y la aprobación de las bases generales del contrato de revisión. La Empresa se negaba a cualquier arreglo y el sindicato no acepta la propuesta del gobierno para realizar un arbitraje, señalando que solamente hasta agotar todos los intentos de arreglo, aceptaría su intervención. Ante esta actitud asumida por Juan Gutiérrez, la Empresa aceptó firmar un convenio ese mismo día, y se comprometió a aumentar los salarios, pagar el séptimo día a aquellos que ganaban hasta doscientos pesos mensuales de sueldo y tan pronto entrara en vigor la ley el sindicato se reservaba el derecho para exigir esta petición a todos los trabajadores del riel.

El enfrentamiento que se había suscitado entre la Empresa del Ferrocarril SudPacífico y el sindicato, ponía de manifiesto la fuerza que éste había adquirido; y, nuevamente será puesta a prueba la unidad sindical cuando se desencadenen los acontecimientos que tomaron forma durante la huelga de mayo de 1936.

#### 4.2.1 LA HUELGA FERROCARRILERA DE 1936.

El Laudo Presidencial del 25 de octubre de 1935, si bien había



resuelto algunas prestaciones de carácter económico, al no hacerlas extensivas a todos los trabajadores, tuvo como consecuencia el descontento en la mayor parte de estos. Por tanto el conflicto que se creyó resuelto con la puesta en práctica del Laudo, seguía aún latente, puesto que de hecho sus peticiones no habían sido resueltas. Es por ello que, cuando el Congreso de la Unión reformó el Artículo 79 de la Ley Federal del Trabajo consistente en el pago del séptimo día de descanso semanal, los trabajadores de inmediato emprendieron la lucha por la obtención de este derecho.

La Empresa de los Ferrocarriles Nacionales comisiona a los consejeros Ing. Madrazo, Luis Enrique Erro y Alfredo Navarrete para que tuvieran pláticas con el ejecutivo sindical y llegaran a alguna solución sobre la petición del pago del séptimo día. La comisión patronal concluye que el pago del séptimo día y el aumento salarial provocaría operar con pérdidas a la Empresa. Y se les indicó, que la prestación del día de descanso se lo solicitaran al Secretario de Comunicaciones, Gral. Francisco J. Múgica que al mismo tiempo era vice presidente de la junta directiva de las Líneas, quien al enterarse del problema ferrocarrilero de inmediato apoyó el pago del séptimo día que por ley les correspondía.

Como la junta directiva retrasaba la solución al conflicto, el comité ejecutivo sindical convoca a una junta a los secretarios locales para buscar algunas medidas de presión para apurar la resolución empresarial. Así, se reúnen del 17 al 20 de abril de 1936, y acuerdan proponer a las secciones la necesidad de plantear la huelga sino

se les concedía el día de descanso. Ante ésta decisión de los trabajadores, el secretario del Sindicato, Juan Gutiérrez se entrevistará con el Presidente de la República para exponerle el problema.

Al hacer referencia sobre esta entrevista Mario Gill dice: " Antes de hacer el emplazamiento de huelga los ferrocarrileros decidieron entrevistar al presidente Cárdenas. Este dio una opinión desfavorable, aduciendo que, de concederse lo que pedían, vendrían después nuevas peticiones económicas y que llegaría un momento en que la empresa estaría incapacitada para cumplir sus compromisos; en tal virtud era preferible una resolución drástica, como la de entregar a los trabajadores la administración de los ferrocarriles. En la mente del general se agitaba ya la idea de la administración obrera, ¿ o trataba de presionar a los trabajadores, retándolos a que se hicieran cargo de la administración de una empresa quebrada, que había trabajado casi siempre con números rojos ? " (71).

El presidente, después de la entrevista con el secretario del sindicato, acuerda pedir a la junta directiva el pago del séptimo día a los trabajadores; dejan pendientes las otras demandas, referentes a la regulación de salarios bajos, otorgamiento de planta a los pueg- tos temporales y la revisión inmediata del contrato colectivo de trabajo, a reserva de que las demás peticiones se discutieran entre la comisión creada para este efecto.

Llegó la fecha señalada, 6 de mayo, y al no haber solución a las demandas planteadas por los trabajadores ferrocarrileros, el S T F R M dio a conocer un emplazamiento de huelga para el día 18

de mayo sino se resolvían satisfactoriamente sus demandas, consisten-  
tes en:

- a). Obtener de la empresa el cumplimiento del contrato colectivo de Trabajo y exigir la revisión del mismo.
- b). Pago del séptimo día.
- c). Aumento de salarios bajos.
- d). Nivelación de salarios.
- e). Designación del personal eventual como de planta, etc. (72).

Se efectuaron pláticas con el Departamento del Trabajo, sin resultado alguno; el comité ejecutivo acudió el 17 de mayo a una entrevista con el Presidente de la República en donde se le informa de los trámites que se han efectuado hasta ese día. El Presidente, les pide que se entrevisten con su secretario particular y con el ministro de Hacienda para tratar de arreglar el conflicto. Al día siguiente, se reúnen los representantes del sindicato con el Ing. Madrazo y el ministro de Hacienda, quien les informa que el Presidente de la República está enterado de que si se cumple con lo que el sindicato pide se erogarán tres millones de pesos y sugiere que el sindicato acepte la cantidad global de un millón de pesos y que lo repartan como ellos lo deseen y que se pueden dar con ésta cantidad un aumento del 8 % a los sueldos por mes y a los salarios hasta de \$ 100.00 un aumento del 5 %. Este ofrecimiento sólo se sostendrá hasta las 5 de la tarde ya que una vez que la huelga estalle el ofrecimiento será retirado. El comité de huelga no acepta este ofrecimiento; el secretario de la Presidencia Luis I. Rodríguez, aumentó el ofrecimiento a

un millón ochocientos mil pesos; esto, tampoco fue aceptado por los trabajadores. Anatoli Shulgovski opina que: " Las largas conversaciones del sindicato con los representantes de la administración de ferrocarriles, bajo un control considerable del capital extranjero, terminaron sin resultados positivos. Tampoco la intervención personal del presidente Cárdenas resolvió el conflicto. El sindicato ... acordó declarar la huelga el 18 de mayo de 1936. Todos los obreros, como un solo hombre se lanzaron a la lucha con gran entusiasmo contra las compañías extranjeras confiando en que el gobierno no se opondría " (73).

La huelga estalló el 18 de mayo de 1936. Así, miles de trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México, se declaran en huelga logrando paralizar disciplinadamente las actividades de la Empresa. El conflicto ahora, pasaba a manos de las autoridades competentes: la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje que " .. declaró ilegal la huelga. Las condiciones en las que se tomó esta resolución no tenían precedente en la historia del movimiento obrero mexicano. El acuerdo de la Junta se adoptó antes de que empezara la huelga. Cuando los representantes del sindicato nombrados por los obreros, se presentaron en el local de la Junta se les entregó la resolución del gobierno que prohibía la huelga. Se propuso a los representantes obreros que firmaran el documento, pero se negaron a hacerlo. Entonces la Junta se apresuró a publicar su resolución y colocó al sindicato ante un hecho consumado " (74).

El comité de huelga había organizado un mítin en la Arena Nacio

nal con asistencia de: los ferrocarrileros de la capital; del sindicato de mineros; el de tranviarios; la Cámara de Trabajadores; la Confederación de Trabajadores de México y el Frente Popular Mexicano. Y ahí se recibió el fallo de la Junta que decía: "... PRIMERO.- Se declara que no existe el estado de huelga en la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México. SEGUNDO.- Se señala a los trabajadores al servicio de la Empresa mencionada que hayan abandonado el trabajo, un plazo de 24 horas para que vuelvan a él, apercibidos de que por el solo hecho de no acatar esta resolución al vencimiento del plazo fijado, se darán por terminados sus contratos de trabajo, salvo causa de fuerza mayor. TERCERO.- Se declara que la misma Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México no ha incurrido en responsabilidad así como que está en libertad para contratar nuevos trabajadores y en aptitud de ejercer la acción de responsabilidad civil que se refiere el artículo 50. Constitucional contra aquellos trabajadores que se rehúsen a continuar en el trabajo ... " (75).

Los oradores del mítin hicieron sus intervenciones en apoyo a los ferrocarrileros, al final habló Juan Gutiérrez haciendo una exposición sobre el por qué del rechazo a las propuestas de la Empresa, la buena organización de la huelga y sobre el fallo de la Junta Federal. El mítin terminó después de dejar establecido que el comité de huelga estaría en sesión permanente para determinar las acciones a seguir. Los asistentes realizaron una manifestación que se dirigió al local del periódico El Nacional para protestar por la actitud del mismo pues había dado la noticia — por adelantado — de que la

Junta de Conciliación había declarado ilegal la huelga y los ferrocarrileros habían regresado a sus labores (76). Al disolverse la manifestación, se reunió el Comité General de Huelga para deliberar sobre el fallo de la Junta, y después de una acalorada discusión se consideró que una rebeldía por parte de los ferrocarrileros para regresar a su trabajo, traería como consecuencia al empleo de la fuerza armada así como la entrada de esquiroleros por lo cual se optó por el regreso a sus labores dentro de las 24 horas señaladas por la Junta de Conciliación (77). Por esto, el STFRM hizo un llamado a los trabajadores a reanudar sus actividades, aceptando lo que hasta ese momento había ofrecido la Empresa.

El presidente de la República, Lázaro Cárdenas, tratando de justificar su actitud ante los ferrocarrileros indica que, durante su gestión: "... como encargado del Poder Ejecutivo Federal, creo haber dado inequívocas muestras de mi propósito de luchar por el mejoramiento de las clases trabajadoras, y estimo que ésta circunstancia me da derecho a reclamarles su cooperación ..." (78) y los invita a acatar la resolución de los tribunales del Trabajo.

Los ferrocarrileros al reanudar labores siguieron protestando contra ésta injusticia, llegando a plantear una nueva huelga así como el apoyo de las organizaciones obreras quienes dirigidas por la CTM, estuvieron de acuerdo en la necesidad de protestar por el fallo al declarar inexistente la huelga; manifestando asimismo su propósito de exigir respeto al ejercicio del derecho de huelga reconocido por la Constitución Política del país. Acordando como medida de soli

daridad lo siguientes:

- 1.- Realizar un paro para el 18 de junio, de una hora; 30 minutos en la mañana y 30 minutos por la noche.
- 2.- El paro era con el objeto de protestar por el laudo emitido por la Junta de Conciliación y Arbitraje contra el Sindicato Ferrocarrilero y exigir el respeto al derecho de huelga.
- 3.- Hacer un llamado a las organizaciones obreras del país para que se sumen al movimiento.
- 4.- Se invita también, a todos los sectores del pueblo para que se unan a éste movimiento (79).

Los dirigentes de la CTM, convocaron a una asamblea extraordinaria a todas sus agrupaciones para llevar a cabo el Primer Consejo Nacional el primero de junio de ese año; lo más apremiante era definir las políticas de apoyo de la CTM a los ferrocarrileros. En este Primer Consejo se tomaron los siguientes acuerdos: un paro nacional de 30 minutos para el 18 de junio por parte de todos los agremiados con la finalidad de protestar por el laudo emitido por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. Además, invitar a todo el proletariado a secundarlo, incluyendo a las organizaciones que no estaban vinculadas a la central, como era el caso de la CRQM y la CGT, a fin de lograr el apoyo de otros sectores. " Esta fue la primera huelga nacional de brazos caídos que se había registrado hasta entonces en la historia de nuestro país " (80).

Pese a los resultados negativos que presentó la huelga, y aun a

pesar de su aparente derrota, ésta tuvo una gran trascendencia en el movimiento obrero mexicano. Las 2 huelgas anteriores, la de 1921 convocada por la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras y la de 1926 - 1927 convocada por la Unión Mexicana de Mecánicos y apoyada por la Confederación de Transportes y Comunicaciones, habían dejado clara evidencia de la falta de unidad entre los ferrocarrileros y la debilidad de las organizaciones obreras en general. La huelga del 18 de mayo, creó conciencia de unidad y solidaridad entre los obreros y esto condujo al inevitable fortalecimiento del STFRM. " La dirección de la CTM protestó por las acciones del gobierno, el 18 de junio de 1936, con base en un llamamiento de la CTM, tuvo lugar una huelga nacional de protesta por la frustración de la huelga de los ferrocarrileros. Toda la vida económica del país fue paralizada. Los obreros electricistas suspendieron por 15 minutos la producción de energía para las fábricas en las ciudades. Se paralizó el transporte. En la huelga participó en un frente único toda la clase obrera del país. Las capas medias de la población acudieron en ayuda de la clase obrera principalmente los estudiantes de educación superior ... " (81). La unidad y la fuerza adquiridas por los obreros ferrocarrileros permitieron que pocas semanas después la Empresa diera cumplimiento a las demandas que antes había negado, dentro de las cuales se encontraban: el pago del séptimo día, aumento a los salarios bajos, nivelación de salarios y otras conquistas de no menor importancia (82).



#### 4.2.2 NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y LA CREACION DEL DEPARTAMENTO AUTONOMO DE LOS FERROCA-- RRILES.

A fines de 1936 una Comisión de la Cámara de Diputados realiza un estudio sobre el estado de los ferrocarriles: el informe presenta do concluye que los malos manejos de la administración se quieren justificar a través de los trabajadores y que la empresa no es capaz de manejar las condiciones económicas de la misma; aún cuando el informe se archivó y no se hizo nada en forma inmediata " ... el 23 de junio de 1937 Cárdenas expuso los padecimientos endémicos de los fe rrocarriles, para cuya solución propuso la expropiación de los mismos, creando un organismo de Estado que tenga el manejo ferrovia- rio perteneciente a la actividad de los Ferrocarriles Nacionales de México, así como las líneas construidas o en construcción que actual mente son propiedad de empresas semificiales, debiendo tener el or ganismo que se cree un carácter de dependencia directa del Ejecutivo Federal regido por normas de Derecho público aunque con autonomía pa trimonial indispensable para su funcionamiento ... " (83).

El presidente de la república gira un acuerdo a las Secretarías de Comunicaciones y Obras Públicas, así como la de Hacienda y Crédi to Público en donde da a conocer la expropiación de la compañía Ferro carriles Nacionales de México. las razones que argumenta el Ejecuti-

vo para tomar tal resolución, consisten fundamentalmente en que:

- a).- La nación es propietaria del 51 % de las acciones y por ello tiene a su cargo la Administración desde hace varios años.
- b).- Es necesario buscar una mejor organización y eficiencia de los ferrocarriles para lograr un mejor desarrollo económico y social del país.
- c).- Aunque el gobierno es el principal accionista de los Ferrocarriles Nacionales de México, ésta, por ser una empresa capitalista, tiene propósitos lucrativos, por lo cual es de interés del gobierno que se procure principalmente el beneficio social y
- d).- Es necesario integrar el sistema férreo de nuestro país mediante la construcción de vías necesarias para el desarrollo económico (24).

Además, toma en cuenta para la nacionalización que los Ferrocarriles Nacionales de México se encuentran en crisis y por ello provocan un servicio deficiente en perjuicio de los usuarios y del progreso económico de la nación. Todo lo anteriormente señalado y con apoyo de " ... los artículos 10. fracción I, IX, 20., 30., 100. y 190. de la Ley de Expropiaciones de 23 de noviembre de 1936, he tenido a bien acordar:

" PRILERO: Por causa de utilidad pública se expropián en beneficio de México, los bienes pertenecientes a la empresa Ferrocarriles

Nacionales de México S.A.

" SEGUNDO: La presente declaratoria se publicará en el 'Diario Oficial' de la Federación y se notificará personalmente a los representantes de la Compañía afectada para los efectos que indique el artículo 5o. de la invocada ley.

" TERCERO.- En su oportunidad y conforme al artículo 7o. de la citada Ley de Expropiación, se tomará posesión de los bienes expropiados y con intervención de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y de Hacienda y Crédito Público se entregarán al organismo especial que se establece.

" CUARTO.- La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas propondrá como corresponde a efecto de que en los términos previstos por la Ley de Expropiación y con la intervención de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, quede fijado el importe de la indemnización que estará a cargo del Gobierno Federal. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA LAZARO CARDENAS " (85).

Se menciona también que se creará un organismo de Estado, el Departamento Autónomo de los Ferrocarriles Nacionales de México, que tendrá a su cargo el manejo del sistema ferroviario tanto el que pertenece a los Ferrocarriles Nacionales como al de las demás empresas semioficiales con el objeto de buscar una mejor planificación de nuestra red ferroviaria, rehabilitar los ferrocarriles y por sobre todo prestar un servicio de beneficio social a los usuarios.

Esta política nacionalista del Gral. Lázaro Cárdenas, pretendía también estatificar el resto de las líneas férreas como el SudPacífico

co, el Mexicano y el Interoceánico (86).

La nacionalización de los ferrocarriles produjo un amplio apoyo por parte de las diferentes organizaciones y agrupaciones del país: el Sindicato Minero; la Federación Nacional de Comerciantes e Industriales Mexicanos en Pequeño; la Cámara de Comercio e Industria de Puerto México; Sociedad de Alumnos de la Escuela Nacional de Agricultura; el Partido Estatal Socialista de las Izquierdas de Jalapa y Veracruz; la Masonería del Rito Nacional Mexicano y la Gran Logia "Valle de México" (87). El Partido Comunista por medio de Hernán Laborde se solidariza con la nacionalización ya que ésta " ... representa la reconquista de los recursos económicos del país para su propio beneficio y progreso ... " (88). Considera además, que los ferrocarrileros tienen la capacidad de administrar y organizar a la empresa y confían en que ésta medida tan trascendental no afectará las conquistas logradas por los trabajadores (89).

Asimismo la CTM considera que la determinación tomada por el gobierno al expropiar los Ferrocarriles Nacionales de México, es un paso más para lograr el fortalecimiento de la política revolucionaria, en beneficio del pueblo mexicano; constituyendo además, una actitud antimperialista. Menciona también, en que tiene confianza en " ... que se intensificará esa actitud en el futuro reivindicando para la nación mexicana las fuentes de producción económica que les pertenecen y que son indispensables para el logro de su independencia económica " (90). Pide además, que se respeten las conquistas adquiridas así como los derechos que han obtenido los trabajadores

ferrocarriles.

De la misma forma el S T F R M aprueba el establecimiento de esta medida trascendental y lleva a cabo una entrevista con el Presidente de la República; ahí se le indica que la decisión tomada " ... merece la aprobación de todos los sectores revolucionarios del país, y, particularmente, de los trabajadores ferrocarrileros quienes están seguros que una vez que la nación tiene el absoluto dominio sobre lo que fueron propiedades de una empresa privada, es el momento propicio para realizar el programa revolucionario de su Gobierno, que, de acuerdo con el Plan Sexenal tiende a socializar todas las actividades de producción económica como el único medio de ir logrando la transformación del sistema capitalista imperante " (91).

Durante la entrevista el presidente Cárdenas le agradece la aprobación de esta medida, y que, sus derechos serían respetados. Les informa sobre la creación del Departamento Autónomo de los Ferrocarriles que estará integrado por algunos miembros del sindicato; este Departamento recibirá por inventario las propiedades de la Empresa, realizará un estudio de la situación económica de la misma y fijará las condiciones en que el Gobierno conceda la Administración a los trabajadores, pues las Líneas son patrimonio de la nación y de ninguna forma se les puede dar en propiedad.

El 25 de julio de 1937, el presidente Cárdenas da a conocer un decreto por medio del cual se reglamenta la forma en que los ferrocarriles serán administrados. El decreto crea la Comisión Administradora de los Ferrocarriles Nacionales de México (92), que funcionará en

conjunto con el recién creado, para tal efecto Departamento Autónomo de los Ferrocarriles ( anteriormente llamado Ferrocarriles Nacionales de México, cuyo gerente era el Ing. Antonio Madrazo quien también lo es en el nuevo Departamento ), que administrarán las líneas mientras se formaba la Cooperativa de los Trabajadores.

El Departamento Autónomo fue dirigido por el Ing. Antonio Madrazo, que poco hizo durante su segunda gestión al mando de los ferrocarriles, por resolver la crisis del sistema ferroviario. Su segunda gestión fue transitoria, iniciándose el 25 de julio de 1937 y concluyendo el 10. de mayo de 1938.

Como ya hemos señalado al iniciarse el gobierno del General Cárdenas son muchos los problemas que existen dentro del sistema ferroviario y que, al conjuntarse frenan el desarrollo económico de nuestro país. Estos problemas los podemos agrupar en:

- a).- Mala planeación del sistema ferroviario.
- b).- Especulación con los subsidios.
- c).- Utilización de materiales de baja calidad en la construcción de vías férreas.
- d).- Sostentamiento de tarifas preferenciales.
- e).- Destrucción del material tractivo y rodante, durante la revolución y durante los levantamientos armados.
- f).- Falta de rehabilitación en los ferrocarriles.
- g).- Enorme deuda financiera.
- h).- Agravamiento de los problemas debido a las devaluaciones de nuestra moneda y

1).- Explotación, reajuste y discriminación para con el trabajador mexicano.

De los problemas que se han señalado, destaca el de la rehabilitación, puesto que las locomotoras, terraplens, rieles, durmientes, estaciones, talleres, etc., existentes en el año de 1936 se encontraban sumamente deterioradas por la sobre carga de que fueron objeto durante años, porque el material tractivo y rodante debe durar en servicio 12 años.

Según un estudio comparativo que se hizo sobre el rendimiento máximo posible de los ferrocarriles de los Estados Unidos de Norteamérica y los Ferrocarriles Nacionales de México; las empresas ferrocarrileras de nuestro país obligan a los trabajadores a usar el material tractivo y rodante durante muchos más años de los que pueden servir, tal es el caso del material existente durante el gobierno del Gral. Cárdenas, que era del periodo de Porfirio Díaz, lo cual provoca que los gastos de mantenimiento y reparación aumenten en forma considerable, al igual que el personal que está destinado a estas labores. Esta situación eleva considerablemente los costos de producción; de igual manera, al comprarse materiales que han desecado los Estados Unidos, se cree que con una simple reparación quedarán en óptimas condiciones de uso, pero la realidad es que estas compras eran inabarcables; la situación es semejante en los terraplens, durmientes y las propias vías que por falta de una rehabilitación adecuada, provocaban los accidentes férreos; a pesar de esta situación, invariablemente se culpaba a los trabajadores de los accidentes y en

general de la mala situación del sistema ferrocarrilero, por lo que el trabajador tendrá que pagar las consecuencias, mediante los constantes reajustes que se hacen al personal y, cuando existan accidentes, con la cárcel.

" La situación financiera de la empresa en 1937

Cuadro 11

Valor en libros de la propiedad e inversiones	\$ 1 023 880 130
Capital.	448 420 976
Deuda consolidada	479 955 457
Intereses vencidos sobre bonos	515 824 589
Obligaciones por pagar	18 452 434
Pérdidas acumuladas	396 828 004 <sup>00</sup> (93).

La expropiación no produjo ningún cambio en la situación interna de los ferrocarriles, la dirección continuó en manos del Ing. Antonio Madrazo; se siguió culpando a los trabajadores de la mala situación económica y estos, a su vez acusaban a la dirección de la empresa de incapaz y deshonesto para dirigir a tan vital empresa. Ante esta situación que se está presentando, el Presidente de la República, decidió tomar una medida radical que desconcertó a toda la nación: entregar la administración de los Ferrocarriles a sus trabajadores.



#### 4.3 LA ADMINISTRACION OBRERA EN LOS FERROCARRILES.

Con la nacionalización de los ferrocarriles, el gobierno se había reservado para sí la Administración de estos. Para tal efecto se creó el Departamento Autónomo, que en forma transitoria tuvo a su cargo las Líneas; este Departamento respetó las conquistas y los derechos que los trabajadores habían obtenido hasta ese momento. Más tarde cedió la Administración de las Líneas a los trabajadores por medio de la creación de la Administración Obrera de los Ferrocarriles, y fueron ellos, los trabajadores, los que asumieron la responsabilidad de sacar a flote a la Empresa.

"... el primero de mayo de 1938 quedó constituida la administración obrera de los ferrocarriles con el carácter de federación pública descentralizada del gobierno federal y con personalidad jurídica distinta del sindicato ferrocarrilero que pudo continuar subsistiendo como una organización de resistencia destinada a la defensa y mejoramiento de las condiciones de sus agremiados. Tal administración se enfrentó a problemas de índole económica y administrativa, devoluciones y deudas la hicieron ineficaz; además de su doble personalidad social y jurídica al funcionar simultáneamente como agrupación obrera y como entidad patronal" (94).

La Administración Obrera ejerció sus funciones del 1o. de mayo de 1938 al mes de diciembre de 1940, con dos periodos, el primero se llevó a cabo el primero de mayo de 1938 al 2 de marzo de 1940 bajo

la dirección de Jesús Romero; y el segundo a partir del 12 de marzo de 1940 hasta el mes de diciembre de ese mismo año bajo la dirección del exlíder sindical Juan Gutiérrez. " Si se examina con cuidado el contenido del proyecto de ley sobre la formación de la administración obrera enviada por el gobierno al Congreso, no es difícil ver que el gobierno dejaba para sí el derecho pleno e ilimitado para controlar las actividades del sindicato que al actuar debía, según argumentaciones del gobierno, partir de los intereses de la sociedad. ... Cárdenas declaraba que no se trataba de entregar los ferrocarriles en propiedad a los obreros. Sino, por el contrario, serían un patrimonio nacional dado a los trabajadores para su administración ... " (95).

El gobierno tratando de tener un estricto control sobre los ingresos y egresos de la Empresa, obliga a la Administración a pagar el impuesto del 10 % sobre los ingresos brutos y el impuesto del timbre; además, la Administración queda obligada a cumplir los compromisos que fija la Ley del 25 de abril de 1938, aplicando sus ingresos de la siguiente manera:

El	85.00 %	para gastos de operación.
El	5.36 %	para adiciones y mejoras.
El	5.64 %	para el Gobierno.
El	4.00 %	para pagar el déficit que arrastran desde hace varios años, en sus operaciones los Ferrocarriles Interoceánicos, Mexicanos del

Sur, Tehuantepec y Alvarado.

La Ley del 25 de abril de 1938 que crea la Administración Obrera, entrará en vigor desde el 1o. de mayo de ese mismo año; a excepción del 5.64 % destinado al Gobierno, que se aplicará a partir del 1o. de mayo de 1939 (96).

A pesar del gran entusiasmo que priva entre los trabajadores, no dejan de darse cuenta de la situación por la que atravessaban los ferrocarriles al momento de recibir la Empresa. Es por esto que la sección 16 del S T F R M menciona que: "... conociendo los ingresos anuales de la Empresa, que fluctúan entre ciento quince y ciento cinco millones de pesos ... de los cuales hay que descontar cien millones aproximadamente que se destinan a cubrir los salarios y demás obligaciones que el contrato impone, el excedente no será bastante para mejorar vías y equipos, para pagar la deuda de las líneas a los accionistas, para la construcción de nuevas líneas férreas, para pagar el impuesto federal, etc." (97). De lo anteriormente señalado, podemos desprender que los ferrocarriles destinaban un porcentaje muy alto de sus ingresos para el pago de salarios-prestaciones que los obreros habían logrado en el Contrato Colectivo y por ello se obligaba prácticamente a la Administración Obrera a reducir salarios y al reajuste del personal, para que, de esta manera la Empresa no operara con pérdidas.

Esta situación se verá agravada, al devaluarse nuestra moneda a mediados de 1938, cambiando la paridad de \$ 3.65 a \$ 6.15 pesos por dólar. La deuda de la Administración Obrera prácticamente se duplicó

ya que habían sido adquiridos antes de la devaluación, diversos materiales en los Estados Unidos a precio de dólar " ... existían otros factores que dificultaban más la situación de la Administración Obrera. Inmediatamente después del paso de la administración de los ferrocarriles a manos del sindicato se elevó el tipo de cambio del dólar, de 3.65 a 6.15 peso mexicano ... la administración obrera tuvo un déficit, ya que los materiales que había comprado a precio dólar en poco tiempo duplicaron su valor. Los intentos del sindicato de cubrir el déficit no obtuvieron éxito; el gobierno no le permitió elevar las tarifas del transporte de la producción de los monopolios extranjeros, principalmente de las compañías mineras. Los capitalistas extranjeros continuaban utilizando tarifas bajas, de privilegio, mientras que las tarifas que afectaban los intereses de las capas trabajadoras del pueblo mexicano continuaban siendo elevadas y el Sindicato de los Ferrocarrileros nada podía hacer para corregir la situación ... " (98).

Antes de rebajar los salarios o reajustar al personal, la Administración Obrera realizó un estudio sobre las tarifas imperantes y concluyó, que era necesario un aumento, pues desde hacía 15 años no había un aumento en ellas, lo que originaba una enorme pérdida para los ingresos de los Ferrocarriles, sobre todo en el arrastre de minerales, que ni siquiera alcanzaba a cubrir el costo de las maniobras; pese a estas evidencias el gobierno no accede a las demandas de aumentar las tarifas. El déficit económico que tenían los Ferrocarriles Nacionales constituyó el más grave obstáculo para su desarrollo.

El equipo era anticuado y viejo; los talleres, las vías, los materiales y herramientas para reparación se encontraba en pésimo estado. Esta situación se va a agravar aun más, debido a que había que pagar a los capitalistas extranjeros una deuda de varios millones de dólares, se pagaban importantes impuestos y sobre todo, constituían enorme peso las tarifas de privilegio que disfrutaban empresas nacionales y sobre todo extranjeras por el transporte de sus mercancías, que en la mayoría de los casos no pagaban ni siquiera el costo de las maniobras por subir o bajar las mercancías, mucho menos pagaban el costo del arrastre. Ante esta situación la Administración Obrera se vió imposibilitada para hacer algo, debido principalmente, a la negativa del gobierno del Gral. Cárdenas, de permitir una alza en las tarifas. El 2 de julio de 1940 la Administración Obrera da a conocer un cuadro de economías, con el objeto de que se discutiera en las diferentes secciones del S T F R M y tratar con esto de nivelar las finanzas de la Empresa:

- 1.- " Que a partir del 10. de agosto próximo las erogaciones por pagos al personal se reduzcan a lo que importaban las nóminas de pago en el mes de mayo de 1938.
- 2.- " Supresión de puestos de confianza que no sean indispensables.
- 3.- " Restringir al mínimo el pago del tiempo extraordinario.
- 4.- " Que el pago de sueldos a causa de enfermedades no profesionales, se establezca a la base de sesenta

días de medio sueldo ... " (99).

La puesta en práctica del primer punto, implicaba dejar de percibir un aumento salarial que ya había sido otorgado en la revisión del Contrato y que fue aprobado por la Junta Federal; además, tampoco recibirían el pago del séptimo día, que ya estaban cobrando. Estas propuestas se hacían a pesar de los efectos que había producido la devaluación. En total, son once puntos que, de llevarse a cabo economizarían un millón de pesos aproximadamente, permitiendo nivelar las finanzas de la Empresa. En lo sustancial, estas economías fueron aceptadas dentro del gremio ferrocarrilero, lo que sirvió para que la Administración se sostuviera pese a las presiones de los altos industriales, entre ellos los agrupados en la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio e Industria quienes sugirieron que " ... la Administración de los Ferrocarriles puede en manos de elementos técnicos y capacitados para dirigirlos, sin ligas con el Sindicato de Trabajadores de los mismos, debiendo ser siempre elementos no políticos " (100).

A pesar de todas las presiones de que fueron objeto, los ferrocarriles registraron aumentos de 40 % en la carga y 58 % de pasajeros transportados (101), lo que a todas luces demuestra que con el mismo personal, el mismo equipo rodante y sin haber ampliado sustancialmente las vías férreas se obtuvo un mayor volumen de operaciones en este vital servicio público.

La Administración Obrera había sido creada por una decisión del Estado, y éste contribuyó en muy poco para lograr su eficiencia, tuvo muy

poco apoyo oficial ya que, como hemos señalado, el gobierno no permitió un aumento en las tarifas de mineral transportado; cobró un 10 % del total bruto de los ingresos que registraran los ferrocarriles y este 10 % " ... que debía destinarse al mejoramiento del equipo ( unos 220 millones de pesos ), pasaron a manos del gobierno, que los utilizó en otras cosas a pesar de que el estado del equipo requería una urgente renovación ... " (102). Por estos mismos años hay un gran incremento en la construcción de carreteras, que realizan una fuerte competencia a los ferrocarriles, ya que fueron construidas paralelamente a las vías férreas, de tal suerte que los caminos carreteros fueron incrementados de 4,260 km. de longitud a 9,929 km. es decir, que hubo un incremento de 5,669 km. construidos (103); en estas cifras no están incluidos los caminos de brecha. Como es obvio suponer hubo un aumento en el número de vehículos de motor, de 108 421 a 145 708. Por estar movidos por gasolina el consumo de la misma se elevó de 327 a 671 millones de litros.

Las malas condiciones de las vías, máquinas y vagones provocaron varios accidentes graves que fueron ampliamente reseñados por los periódicos y como ya era costumbre, se culpaba de estos trágicos acontecimientos a los trabajadores del riel. El presidente Cárdenas envía a Eduardo Suárez ( ministro de Hacienda ) a investigar los acontecimientos sucedidos, y éste concluye que las causas de los accidentes se deben a que la disciplina entre los trabajadores se había relajado, ya que los reglamentos no eran obedecidos y las sanciones

por faltar a las reglas no eran aplicadas. " Cuando ya en ninguna parte del mundo se acostumbraba que los trenes tuvieran choques frontales, los mexicanos dieron en tan fea costumbre ... Por condeseñer con el Sindicato, se mantuvo la impunidad aún en las ocasiones en que ocurrió 'algún grave siniestro con muchas pérdidas de vidas, debido a causas completamente imputables a miembros de la administración'. Únicamente las personas de tinte rojo atribuyen los choques a lo ruin del equipo ferroviario " (104). Luis González con su peculiar estilo, nos indica que es evidente que de lo que se trata es — como ya se mencionó líneas arriba — de culpar a los trabajadores de la mayor parte de los accidentes que se suscitan en estos momentos y, si bien es cierto que algunos de ellos son por fallas imputadas a los operarios de lo que se trata en realidad, al culpar a los trabajadores es encubrir la situación imperante: el equipo tracción y rodante está ya muy gastado y es urgente la renovación del mismo; de igual manera las vías y el balasto están ya muy deteriorados y como sabemos es necesario para el buen funcionamiento de los ferrocarriles que las vías y el balasto estén en óptimas condiciones de operación. Si esto no funciona los accidentes se van a presentar en forma constante.

Aunado a todo esto, se estaban formando peligrosas contradicciones entre los ferrocarrileros y algunas organizaciones sindicales, entre estas últimas la de los mineros. La causa principal radicaba en la petición que hacía la Administración Obrera para elevar las tarifas a las compañías mineras; las cooperativas que existían en la minería eran controladas por compañías norteamericanas y éstas en-



frentaban a los cooperativistas en contra de los ferrocarrileros, pretextando que los últimos robaban a los mineros por pedir la elevación de las tarifas, cuando en realidad salían beneficiados con esas tarifas tan bajas las compañías extranjeras. " Los ferrocarrileros, a su vez, llegaron a negar su apoyo a los movimientos de huelga de trabajadores de otras ramas de la economía con el pretexto de que no se debía hacer nada que estorbara a la Administración Obrera " (105). Resulta evidente que estos sucesos no contribuían a fortalecer la unidad entre los obreros sino que el resultado era contrario porque estimulaban la división entre los mismos.

" A principios de 1940 el Gobierno presentó al sindicato un plan de reorganización de los Ferrocarriles Nacionales de México. Los obreros no se oponían a esos planes, pero insistían en su vieja demanda de aumento de las tarifas como base de esa reorganización. La contradicción entre el gobierno y el sindicato se acentuaba cada día. Finalmente, el 23 de julio, el general Cárdenas envió al sindicato un mensaje que, por los términos en que estaba redactado, parecía un verdadero ultimatum para proceder a la reorganización en un plazo no mayor de 10 días " (106).

La actitud que asumió el presidente recibió como respuesta la organización de un mítin, el 24 de julio de 1940, en donde participaban representantes de organizaciones sindicales y políticas ( excepto la C T E que acusa a los ferrocarrileros de "falta de patriotismo" por oponerse a la reorganización ), quienes en sus intervenciones se muestran a favor de seguir manteniendo la Administración O-

brera, la situación, de hecho estaba ya decidida solo era cuestión de esperar el cambio presidencial, que se dará el 10. de diciembre de ese mismo año.

Con respecto a la Administración Obrera, Alicia Hernández opina que: "... la administración de una empresa por el sindicato suprime o restringe la función principal del sindicato, que es la de defender los intereses de clase de los trabajadores. O, en el mejor de los casos, desdobra la personalidad del sindicato, que viene a ser al mismo tiempo defensor de los trabajadores y administrador, es decir, defensor de la empresa. Inevitablemente, una función entra en conflicto con la otra y el sindicato tiene que escoger entre la empresa y los trabajadores " (107).

Por su parte Arturo Anguiano menciona que, Cárdenas, "... al dejar al sindicato la empresa ferrocarrilera para que la administrara, fortaleció su prestigio entre las masas y aumentó su control sobre un núcleo de trabajadores cuya disidencia podría paralizar el sistema vital de los transportes y, con ello, gran parte de la economía del país " (108). De hecho, al dar a los trabajadores la empresa para que la administren están neutralizando al S T F R M, es decir, que neutraliza la actuación de más de 35 mil trabajadores, que han tenido como característica el no plegarse tan fácilmente a las exigencias del Estado.

Finalmente Enrique Krauss dice que: "... la aparente 'línea dura' con los obreros desde 1938 tiene como origen la tabla de prioridades nacionales a cargo del Estado. Pero quizá otro factor influyó

también el fracaso de la administración obrera de los ferrocarriles ... Cárdenas ensaya la entrega de la administración ferrocarrilera a los obreros. Su triunfo, explica Arturo Anguiano, habría dado 'un jalón hacia el socialismo'. Su fracaso obligaría al repliegue y a la búsqueda franca de una nueva vía: el capitalismo industrial bajo la tutela, regulación y arbitraje del Estado " (109).

#### 4.3.1 DESAPARICION DE LA ADMINISTRACION OBRERA.

A pesar de los enormes esfuerzos que la Administración Obrera llevó a cabo para que los ferrocarriles operen en eficiencia y sin pérdidas, el gobierno de Avila Camacho, decretó apenas llegó al poder la desaparición de la misma. " Veinte meses y seis días duró el grotesco ensayo. Los obreros-patronos de sí mismos, tenían fatalmente que fracasar a corto plazo. La 'isleta socialista' en medio de un mar capitalista tenía forzosamente que ser tragada por las olas. Avila Camacho, sucesor de Cárdenas, terminó con el experimento demagógico y anarcosindicalista. Resultaba injusto esperar que en dos años los obreros ferrocarrileros, sin recursos económicos, sin equipo de trabajo, sin la facultad de imponer tarifas remunerativas a los monopolios mineros estadounidenses, pusieran en orden una empresa quebrada que arrastraba además un lastre pesadísimo de vicios de todo orden, que no se podían corregir sin tener el control del poder político estatal. La Administración Obrera de una empresa capitalista en un régimen burgués resultaba la más extraña aventura en la historia del movimiento obrero mexicano " (110).

El presidente de la República Manuel Avila Camacho da a conocer el 16 de diciembre de 1940, una ley que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, en sustitución de la Administración Obrera. Este cambio en la Administración es ( según indica el propio presidente Avila Camacho ), para cumplir el programa que se ha trazado la Revolución en beneficio del pueblo y para ello, " ... es indispensable dar unidad a los programas particulares de las diversas industrias nacionalizadas ... " (111). De tal manera que, unificando el programa es factible la coordinación de todas las ramas de la economía nacional, estableciendo con esto, los derechos y las obligaciones de los particulares y el Estado, con objeto de tener una mayor producción, mejorando los servicios públicos y distribuir más equitativamente la riqueza. Por otro lado — dice — es necesario que haya una completa reorganización en los Ferrocarriles Nacionales de México, que requiere una fuerte inversión, la revisión de las tarifas y mejorar en forma completa las vías y equipos y esto solo se va a lograr con una Administración que dependa del Estado, ya que éste puede " ... tomar las medidas necesarias para lograr una política de fletes y pasajes en consonancia con la producción ... y en consonancia también con los servicios y las necesidades que implican el programa de carreteras, de obras de irrigación y de otras actividades que tiene a su cargo el Estado, para hacer de los ferrocarriles un servicio público eficaz en provecho de las grandes masas de nuestro pueblo y en beneficio del progreso de la economía nacional " (112).

El presidente hace especial hincapié al decir que, el programa de ninguna manera afectará los derechos y las conquistas de los trabajadores ferrocarrileros; de igual manera hace ver que hay una dualidad de funciones en el sindicato, que es necesario deslindar, puesto que el sindicato es al mismo tiempo defensor de los intereses laborales de sus agremiados y patrón de éstos; y ello también representa un obstáculo para llevar a cabo la reorganización que requiere ese transporte; por ello, será necesario que el sindicato se ocupe de sus funciones " ... y que la colaboración de los trabajadores sea más importante que la de simples asalariados y para que pueda vigilar la marcha eficaz de los propios ferrocarrileros, es necesario que, por conducto de su sindicato, intervengan en el Consejo de la Administración de la Empresa " ( 113).

Para llevar a cabo este programa, el gobierno expide la Ley que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, que a continuación señalamos en sus puntos más sobresalientes:

" Artículo 1o. Se crea, con el carácter de Cooperación Pública descentralizada, la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México.

" Artículo 2o. Se deroga la Ley que crea la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, promulgada el 23 de abril de 1938 y publicada en el Diario Oficial del 30 de abril de 1938, y las disposiciones legales que se opongan a la Ley que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México.

" Artículo 5o. La Administración de los Ferrocarriles ... esta-

rá dirigida por un Consejo de Administración compuesto por siete miembros debiendo ser designados cuatro de ellos por el Ejecutivo Federal; los otros tres miembros del Consejo serán designados por el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros ... por conducto de sus Comités Generales Ejecutivos y de Vigilancia.

" El Consejo funcionará válidamente con la presencia de cuatro miembros, las decisiones se tomarán por mayoría de votos de los presentes.

" Artículo 6o. El Presidente de la República designará al Gerente General. El Consejo nombrará a los demás funcionarios y empleados que la Institución requiera, en los términos que establezca el Contrato Colectivo de Trabajo " (115).

De la misma manera en que fue creada, por Decreto Presidencial, de esa misma forma desaparece la Administración Obrera de los Ferrocarriles.

## CONCLUSIONES.

Los resultados de nuestra investigación, nos permiten afirmar que nuestra hipótesis fue comprobada en forma satisfactoria e indicamos — como se observa en nuestro trabajo — que la Administración Obrera de los Ferrocarriles trajo consigo la división y el enfrentamiento en el premio ferrocarrilero, así como su aislamiento de las luchas que enfrentaba el proletariado nacional.

Tantos años de explotación y de represión habían provocado en los trabajadores ferrocarrileros un cambio significativo. Poco a poco, con grandes sacrificios, iban logrando importantes conquistas

que los convirtieron en el sindicato más avanzado de la clase obrera; por ello, cuando los ferrocarrileros obtenían algunas conquistas, inmediatamente surgía la posibilidad de que otro sindicato lo exigiera también.

El sindicato único, la titularidad del Contrato Colectivo de Trabajo y el pago del séptimo día fueron conquistas ferrocarrileras que después exigieron otros sindicatos. Pero este ascenso de lucha sindical fue neutralizado en 1938 al aceptar la Administración de los Ferrocarriles.

Desde el establecimiento de la Administración Obrera surgieron en el gremio ferrocarrilero una serie de problemas que no pudieron superar y así los llevó a dividirse y enfrentarse, a aislarse del resto de las luchas proletarias, perdiendo de esta manera su carácter de sindicato más avanzado del movimiento obrero.

Dentro de los problemas que estaban enfrentando, destacan por su relevancia las discusiones que enfrentaron los riecleros sobre el sostenimiento de la Administración Obrera. El dilema se presentó al observar la doble personalidad social y jurídica que desempeñaban al participar simultáneamente como agrupación obrera y como entidad patronal. Esta dualidad de funciones atrajo y generó grandes críticas tanto en el interior de la propia Administración como fuera del gremio ferrocarrilero que pondrán en entredicho a la misma Administración Obrera. Esta presión provocará que el S I F R M deje de lado la defensa de los intereses de los trabajadores por la defensa de los intereses de la Empresa. La reducción de salarios y el reajuste



de personal, son algunas de las medidas adoptadas por el S T F R M para que los Ferrocarriles no siguieran operando con pérdidas. Naturalmente esta situación dio como resultado el enfrentamiento dentro del propio sindicato, puesto que ponía en duda la existencia misma del S T F R M al anteponer los intereses de la Empresa a los intereses de los trabajadores.

En aras de mantener la Administración, los ferrocarrileros no solo perdieron importantes conquistas laborales, sino también el liderazgo del movimiento proletario nacional al retirar su apoyo a las huelgas que emprendieron trabajadores de otras ramas industriales, con el pretexto de que no se debía hacer nada que pusiera en peligro la existencia de la Administración.

A pesar de los esfuerzos de los obreros del riel, la Administración Obrera fue sustituida por una dirección estatal. Pero con todo y las críticas y errores que sin duda alguna cometieron los trabajadores, la Administración Obrera llegó a su fin por una serie de acontecimientos que al conjuntarse dieron como resultado su fracaso.

La Administración Obrera realizó un estudio sobre la situación de los Ferrocarriles en donde demostró la imperiosa necesidad de aumentar las tarifas de arrastre, que habían permanecido intactas por más de 15 años. Pero a pesar de ello y aún cuando nuestra moneda se había devaluado en más del 60 % el gobierno no accedió a aumentar las tarifas que hasta ese momento estaban puestas en vigor. Con esto los únicos beneficiados eran los industriales, fundamentalmente los de las compañías mineras perjudicando con esto a la propia Administrac

ción ya que ésta dejaba de percibir, por ese concepto enormes sumas de dinero.

Así es como concluimos nuestro trabajo, indicando que la Administración Obrera fracasó debido, entre otras cosas: a la negativa del gobierno para aceptar la elevación de tarifas lo que contribuye a que la Administración trabaje con pérdidas; la atención del Estado está en lograr que la expropiación petrolera no vaya al fracaso y como tal recibe mayor apoyo; a pesar de que los ferrocarrileros son el sindicato más avanzado al ejercer el doble papel que les tocó desempeñar: Empresa y Sindicato los enfrenta a sus propios agremiados y a otras organizaciones; la devaluación de la moneda que dobló la deuda de los Ferrocarriles y por último el pago del 10 % sobre los ingresos brutos que debe cubrir la Administración para el pago de la deuda de los mismos. Todo esto trajo consigo el debilitamiento de la lucha combativa del S T F R M y con ello la pérdida del liderazgo obrero.

Es evidente que el tema de la Administración Obrera requiere de una investigación mucho más amplia y mucho más profunda que la que aquí estamos planteando pero debe considerarse este intento como un primer acercamiento que esperamos pueda ser útil para trabajos posteriores sobre este tema.

NOTAS

- 1.- Fernando González Roa. El problema ferrocarrilero y la compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México. 2a. Ed., México, Ed. de la Liga de Economistas revolucionarios de la República Mexicana, 1975, p. 29-30
- 2.- Esther Shabot. Los orígenes del sindicalismo ferrocarrilero. México, Ed. El Caballito, 1982, p.15
- 3.- Diego López Rosado. Curso de Historia Económica de México. México, Ed. U.N.A.M., 1973, p.198
- 4.- Ibidem, p.198-199
- 5.- Fernando González Roa. Op.cit., p.30-31
- 6.- Diego López Rosado. Op.cit. p.199
- 7.- José J. Alvarez y Rafael Durán. Itinerarios y derroteros de la República Mexicana. México, s/e, 1856, p.458
- 8.- John H. Coatsworth. El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. Crecimiento contra desarrollo. México, Ed. Era, 1984, p.34-35
- 9.- Diego López Rosado. Op.cit., p.317
- 10.- Mario Gill. Los ferrocarrileros. 2a. Ed., México, Ed. Extemporáneos, 1977, p.20
- 11.- Ibidem, p.11
- 12.- John H. Coatsworth. Op.cit., p.43
- 13.- Ibidem, p.42
- 14.- Ibidem, p.43
- 15.- Mario Gill. Op.cit., p.26
- 16.- Diego López Rosado. Op.cit., p.436-437
- 17.- Ibidem
- 18.- Mario Gill. Op.cit., p. 106
- 19.- Ibidem, p.105
- 20.- Ibidem, p.107

- 21.- Luciano Vázquez Cedillo. ¡ Vámonos ! luchas anécdotas y problemas de los ferrocarrileros. México, Ed. Cultura Popular, 1979, p.104
- 22.- El cuadro de las principales agrupaciones de trabajadores ferrocarrileros de la República Mexicana 1890-1914, se tomó del libro de Esther Shabot. Op.cit., p.42-48 y se aportó información de dos autores más: Mario Gill Op.cit., p.44-50 y 67-73 y de Marcelo N. Rodea. Historia del movimiento ferrocarrilero 1890-1943. México, Ed. del autor, 1944 p.140-500
- 23.- Antonio Alonso. El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959. 5a. Ed., México, Ed. Era, 1982, p.61
- 24.- Mario Gill. Op.cit., p.69
- 25.- Ibidem, p.72
- 26.- Ibidem, p.50
- 27.- Diccionario Porrúa, Historia, Biografía y Geografía de México. T.I, México, Ed. Porrúa, 1976, p.765-767
- 28.- John H. Coatsworth. Op.cit., p.43
- 29.- Diego López Rosado. Op.cit., p.438
- 30.- Marcelo N. Rodea. Op.cit., p.587
- 31.- Ibidem, p.588
- 32.- Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas 1957-1958. México. Ed. S.C.O.F., 1958, p.62
- 33.- Ibidem, p. 03
- 34.- Mario Gill. Op.cit., p.20
- 35.- Marcelo N. Rodea. Op.cit., p.592
- 36.- Archivo General de la Nación.Fondo Presidentes. Manuel Avila Camacho (En adelante A.G.N./F.P./M.A.C.) Exp.545.2/15, en el cual, Alfredo Navarrete exsecretario del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (en adelante STFRM) y M.T. de la FeRa dirigen un estudio al presidente Manuel Avila Camacho titulado: "Sobre la reorganización de los F.N.M. de fecha 25 de octubre de 1940.
- 37.- Archivo General de la Nación.Fondo Presidentes. Adolfo Ruiz

- Cortines. (En adelante A.G.N./P.P./A.R.C.) Exp. 513/10. Estudio sobre la eficiencia máxima posible de los Ferrocarriles Nacionales de México, comparada con la eficiencia de los Ferrocarriles de los Estados Unidos de Norteamérica, realizada por el Ing. Jesús Aguirre Delgado a solicitud del presidente Miguel Alemán, 24 febrero 1950, p. 11-12
- 38.- Archivo General de la Nación-Fondo Presidentes. Lázaro Cárdenas del Río. (En adelante A.G.N./P.P./L.C.R.) Exp. 562.11/130. Junta celebrada con elementos ferrocarrileros y el presidente Lázaro Cárdenas del Río, 16 julio 1940.
- 39.- Mario Gill. Op.cit., p. 43
- 40.- Antonio Alonso. Op.cit., p.60
- 41.- Esther Shabot. Op.cit., p.27
- 42.- Alicia Hernández Chávez. Historia de la Revolución Mexicana. 1934-1940. La mecánica cardenista. México, Ed. El Colegio de México, 1979, p.131
- 43.- Marjorie Ruth Clark. La organización obrera en México. México, Ed. Era, 1979, p.142-143
- 44.- Elías Barrios. El escuadrón de Hierro. México, Ed. de Cultura Popular, 1978, p.146
- 45.- Marcelo N. Rodea. Op.cit., p.55
- 46.- Ibidem, p.52-54. En el texto Rodea señala el nombre de los delegados que asistieron representando a su sección.
- 47.- Ibidem, p. 63
- 48.- Ibidem, p.63-64
- 49.- Elías Barrios. Op.cit., p.168-171
- 50.- Alicia Hernández Chávez. Op.cit., p.134
- 51.- Mario Gill. Op.cit., p.51
- 52.- Elías Barrios. Op.cit., p.172
- 53.- Marcelo N. Rodea. Op.cit., p. 542
- 54.- Ibidem, p. 545

- 55.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 432/6. El Secretario General de la Gran Unión Nacional de Ferrocarrileros dirige oficio a Alfredo Navarrete Secretario General del STFRM notificándole la unificación del su organización al STFRM, 4 octubre 1934.
- 56.- Elias Barrios. Op.cit., p.173
- 57.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 432/6. Alfredo Navarrete dirige manifiesto a las autoridades, a los trabajadores y al público en general con el objeto de dar a conocer las demandas de los trabajadores del riel, 6 diciembre 1934.
- 58.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 432/6. Alfredo Navarrete dirige telegrama a Lázaro Cárdenas, 8 diciembre 1934.
- 59.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 432/6. Manifestación de los ferrocarrileros 9 diciembre 1934.
- 60.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 432/6. Lázaro Cárdenas dirige circular al Ing. Mariano Cabrera, presidente ejecutivo de los Ferrocarriles Nacionales de México.
- 61.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 432/6. Nicolás Araujo dirigente de la sección 4 del STFRM, dirige oficio al presidente Lázaro Cárdenas, 20 mayo 1935.
- 62.- Alicia Hernández Chávez. Op.cit., p. 134
- 63.- Antonio Alonso. Op.cit., p.37. Apand. Jesús Romero Flores. La obra constructiva de la Revolución Mexicana. México, Ed. Libro Max, 1960, t III, p.53-54
- 64.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 432/6. Los dirigentes de las secciones 15, 16, 17 y 18 dirigen telegrama a Lázaro Cárdenas, 26 agosto 1935.
- 65.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 432/6. Alfredo Navarrete, secretario general del STFRM, dirige telegrama a Lázaro Cárdenas, 26 agosto 1935.
- 66.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 432/6. Síntesis del Laudo Presidencial octubre 1935.
- 67.- Marcelo N. Rodea. Op.cit., p.549
- 68.- Elias Barrios. Op.cit., p.174
- 69.- Ibidem, p. 174

- 70.- Ley Federal del Trabajo. México, Ed. Porrúa, 1960, p.75
- 71.- Mario Gill. Op.cit., p.75
- 72.- Marcelo N. Rodea. Op.cit., p. 512.
- 73.- Anatoli Shulgovski, México en la encrucijada de su historia. Trad. Armando Martínez V., 2a. Ed., México, Ed. de Cultura Popular, 1972, p.280
- 74.- Ibidem, p.280-281
- 75.- Marcelo N. Rodea. Op.cit., p.517
- 76.- Antes de conocerse el fallo de la Junta Federal, el periódico El Nacional (órgano oficial del gobierno), puso en circulación una edición a las 17:00 hrs. es decir, a la misma hora en que estalló la huelga, en donde se señala que ésta había terminado.
- 77.- Marcelo N. Rodea. Op.cit., p.520
- 78.- Palabras y Documentos públicos de Lázaro Cárdenas 1928-1970. Vol. 1, México, Ed. Siglo XXI, 1978, p.211
- 79.- Historia Documental de la CTM. T. 1, México, Ed. P.R.I., p. 137
- 80.- Samuel Loón e Ignacio Marván, La clase obrera en la Historia de México. En el cardenismo (1914-1940). Vol. 10, México, Ed. Siglo XXI, 1985, p.208
- 81.- Anatoli Shulgovski. Op.cit., p.82
- 82.- Marcelo N. Rodea. Op.cit., p.526-528
- 83.- Antonio Alonso, Op.cit., p.64
- 84.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 562.11/130-1. Lázaro Cárdenas, dirige acuerdo a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y de Hacienda y Crédito Público mediante el cual se nacionaliza la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México, 23 junio, 1973, p. 1-2
- 85.- Ibidem
- 86.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 562.11/130-1. Estas organizaciones se le telegrafan a L. Cárdenas 24 al 29 junio 1937.

- 87.- Lázaro Cárdenas del Río. Obras I. Apuntes 1913-1940. México Ed. U.N.A.M., p. 371
- 88.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 562.11/130-1. Hernán Laborde representante del Comité Central del Partido Comunista, dirige telegrama a Lázaro Cárdenas, 24 junio 1937.
- 89.- Ibidem
- 90.- CTM. 1936-1941. T. 1 México, Ed. F.R.I., 1981, p. 276
- 91.- Ibidem, p. 277
- 92.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 545.3/333. L. Cárdenas emite un decreto creando la "Comisión Administradora de los Ferrocarriles Nacionales de México" 25 junio 1937, p. 2
- 93.- Mario Gill. Op.cit., p. 115
- 94.- Antonio Alonso. Op.cit., p. 65-66
- 95.- Anatoli Shulgovski. Op.cit., p. 318
- 96.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 513/2. Jesús R. Solís, Secretario General del STFRM, dirige una circular a las secciones del STFRM, 31 mayo 1940.
- 97.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 562.11/130. Roberto de los Santos, Secretario Local de la sección 16 del STFRM y otros, dirigen una circular a las secciones del STFRM, 12 agosto, 1937.
- 98.- Anatoli Shulgovski. Op.cit., p. 316-317
- 99.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 513/2. Juan Gutiérrez, presidente del Consejo General de la Administración Obrera y otros firman circular al Comité Ejecutivo del STFRM, 2 julio 1940.
- 100.- A.G.N./F.P./L.C.R. Exp. 513/32. Santiago Leal A Gerente de la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio e Industria, giran circular al presidente L. Cárdenas, 21 octubre 1940.
- 101.- Ricardo Torres Gaytán. Un siglo de devaluaciones del peso mexicano. México, Ed. Siglo XXI, 1980, p. 237
- 102.- Jorge Basurto. Cárdenas y el poder sindical. México, Ed. Era, 1983, p. 160
- 103.- Ricardo Torres Gaytán. Op.cit., p.238



- 104.- Luis González. Historia de la Revolución Mexicana, 1934-1940. Los días del presidente Cárdenas. México, Ed. El Colegio de México, 1981, p. 170
- 105.- Anatoli Shulgovski. Op.cit., p. 319. Apaud Miguel Angel A. Velasco. La administración obrera p. 12
- 106.- Mario Gill. Op.cit., p. 118
- 107.- Alicia Hernández Chávez. Op.cit., p. 162
- 108.- Arturo Anguiano. El Estado y la política obrera del cardenismo. 7a. Ed., México, Ed. Era, 1983, p. 90
- 109.- Enrique Krauze. General misionero, Lázaro Cárdenas. México, Ed. F.C.E., 1987, p. 143
- 110.- Mario Gill. Op.cit., p. 123
- 111.- A.G.N./F.P./M.A.C. Exp. 545.2/15. Manuel Avila Camacho emite el decreto que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, 16 diciembre 1940, p. 2
- 112.- Ibidem
- 113.- Ibidem, p. 4
- 114.- Ibidem, p. 6-8, 14

FUENTES CONSULTADAS

a).- BIBLIOGRAFICAS

- Alonso, Antonio. El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959. 5a. Ed., México, Ed. Era, 1982, 196 p.
- Alvarez, José J. y Rafael Durán. Itinerarios y derroteros de la República Mexicana. México, s/e, 1856, 750 p.
- Anguiano, Arturo. El Estado y la política obrera del cardenismo. 7a. Ed., México, Ed. Era, 1983, 187 p.
- Araiza, Luis. Historia del movimiento obrero mexicano. 2a. Ed., México, Ed. Casa del Obrero Mundial, 1975, 309 p.
- Barrios, Elías. El escuadrón de hierro. México, Eds. de Cultura Popular, 1978, 182p.
- Basurto, Jorge. Cárdenas y el poder sindical. México, Ed. Era, 1983, 178 p.
- Basurto, Jorge. El Proletariado Industrial en México (1850-1930). México, Ed. U.N.A.M. , 1975, 298 p.
- Boletín del Archivo General de la Nación. 3a. Serie, T. VI, Núm. 4 (21), octubre-diciembre, 1982, 47 p.
- Campa, Valentín. Mi testimonio, memorias de un comunista mexicano. México, Eds. de Cultura Popular, 1978, 360 p.

- Cárdenas del Río, Lázaro. Obras I, Apuntes 1913-1940. México, Ed. U.N.A.M., 1973, 446 p.
- Cárdenas del Río, Lázaro. Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas, 1928-1970, informes de gobierno y mensajes presidenciales de año nuevo, 1928-1940. 3 V., México, Ed. Siglo XXI, 1978.
- Cedillo Vazquez, Luciano. ¡ Vayámonos ! luchas, anécdotas y problemas de los ferrocarrileros. México, Eds. de Cultura Popular, 1979, 146 p.
- Coatsworth, John H. El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. Crecimiento contra desarrollo. México, Ed. Era, 1984, 213 p.
- CTM, 1936-1941. T. 1, México, Ed. P.R.I., 1981, 677 p.
- Diccionario Porrúa, Historia, Biografía y Geografía de México. 2 T., México, Ed. Porrúa, 1976.
- Gill, Mario. Los Ferrocarrileros. 2a. Ed., México, Ed. Extemporáneos, 1977, 236 p.
- González, José María. Del Artesanado al Socialismo. México, Ed. S.E.P., 1974, 182 p. ( col. Sep- Setentas, 163 ).
- González, Luis. Historia de la Revolución Mexicana, 1934-1940. Los Artífices del cardenismo. México, Ed. El Colegio de México,

- 1981, 271 p. (Historia de la Revolución Mexicana, 14).
- González Luis. Historia de la Revolución Mexicana, 1934-1940. Los días del presidente Cárdenas. México, Ed. El Colegio de México, 1981, 381 p. (Historia de la Revolución Mexicana, 15).
  - González Roa, Fernando. El problema ferrocarrilero y la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México. 2a. Ed., México, Ed. de la Liga de economistas revolucionarios de la República Mexicana, 1975, 550 p.
  - Hernández Chávez, Alicia. Historia de la Revolución Mexicana 1934-1940, La mecánica cardenista. México, Ed. El Colegio de México, 1979, 236 p. (Historia de la Revolución Mexicana, 16).
  - Historia Documental de la CTM. T. 1, México, Ed. P.R.I., 1981.
  - Ianni, Octavio. El Estado capitalista en la época de Cárdenas. 2a. Ed., México, Ed. Era, 1983, 146 p.
  - Iglesias, Severo. Sindicalismo y socialismo en México, 2a. Ed., México, Ed. Grijalbo, 1970, 195 p. (nuestras cosas, 5).
  - Insurgencia obrera y nacionalismo revolucionario. México, Ed. El Caballito, 1973, 503 p.
  - Krauze, Enrique. General misionero. Lázaro Cárdenas. México, Ed. F.C.E., 1987, 222 p.

- León, Samuel e Ignacio Marván. La clase obrera en la Historia de México. En el cardenismo (1934-1940). México, Ed. Siglo XXI, 1985, 313p. ( La clase obrera en la Historia de México, 10 ).
- Los presidentes de México ante la nación. Informes, manifiestos y documentos de 1821 a 1966. 5 Vol., México, Ed. XLVI Legislatura de la Cámara de Diputados, 1966.
- Ley Federal del Trabajo, 10a. Ed., México, Ed. Porrúa, 1963.
- López Rosado, Diego. Curso de Historia económica de México. México, Ed. U.N.A.M., 1973, 529 p.
- López Rosado, Diego. Historia y pensamiento económico de México. Comunicaciones y transportes-relaciones de trabajo. México, Ed. U.N.A.M., 1969, 399p.
- Marjorie, Ruth Clark. La organización obrera en México. México, Ed. Era, 1979, 244 p.
- Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas 1957-1958. México, Ed. B.C.O.P., 1958.
- Ortiz Mena, Raúl. El desarrollo económico en México y su capacidad para absorber capital del exterior. México, Ed. Nacional Financiera, 1973, 505p.

- Padilla Soto, Jesús. A los Ferrocarriles Nacionales se los llevó el tren. México, Ediciones de Comunicación, 1979, 219p.
- Palabras y Documentos públicos de Lázaro Cárdenas 1928-1970.  
Vol. 1, México, Ed. Siglo XXI, 1978.
- Rodes N. Marcelo. Historia del movimiento obrero ferrocarrilero 1890-1947. México, Ed. del autor, 1944, 613p.
- Ruiz, Ramón Eduardo. La Revolución Mexicana y el movimiento obrero 1911-1923. México, Ed. Era, 1978, 155p.
- Shabot, Esther. Los orígenes del sindicalismo ferrocarrilero. México, Ed. El Caballito, 1982, 304p.
- Shulgovski, Anatoli. México en la encrucijada de su Historia.  
Trad. Armando Martínez Verdugo, 2a. Ed., México, Ediciones de Cultura Popular, 1972, 517p.
- Torres Gaytán, Ricardo. Un siglo de devaluaciones del peso mexicano. México, Ed. Siglo XXI, 1980, 427p.

b).- DOCUMENTALES (Archivo)

- Archivo General de la Nación, Fondo Presidentes, Lázaro Cárdenas del Río.

Expediente 432/6

" 513/2

Expediente 513/32  
" 545.3/333  
" 562.11/130  
" 562.11/130-1

- Archivo General de la Nación, Fondo Presidentes. Manuel Avila Camacho.

Expediente  
545.2/15

- Archivo General de la Nación, Fondo Presidentes. Adolfo Ruiz Cortines.

Expediente 513/10