



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO  
PROGRAMA DE POSGRADO EN ECONOMÍA  
FACULTAD DE ECONOMÍA**

**La rebelión ferrocarrilera en México, 1936-1959**

**TESIS**

**Que para optar por el grado de Doctor en Economía**

**PRESENTA**

**Mtro. Cuauhtémoc Domínguez Nava**

**Tutor:**

**Dra. Elsa Margarita Gracida Romo**

Facultad de Economía, UNAM

**Jurado**

**Dr. Enrique Semo Calev**

Facultad de Economía, UNAM

**Dr. Carlos Antonio Aguirre Rojas**

IIS, UNAM

**Dr. Enrique García y Moisés**

FES Acatlán, UNAM

**Dra. Ma. Eugenia Romero Sotelo**

Facultad de Economía, UNAM

**Ciudad Universitaria, diciembre, 2021**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**  
**FACULTAD DE ECONOMÍA**



**La rebelión ferrocarrilera en México, 1936-1959**

**TESIS**

**Que para optar por el grado de Doctor en Economía**

**PRESENTA**

**Mtro. Cuauhtémoc Domínguez Nava**

**Tutor:**

**Dra. Elsa Margarita Gracida Romo**

**Jurado**

**Dr. Enrique Semo Calev**

**Dr. Carlos Antonio Aguirre Rojas**

**Dr. Enrique García y Moisés**

**Dra. Ma. Eugenia Romero Sotelo**

**Ciudad Universitaria, diciembre, 2021**

## **Agradecimientos**

Mis agradecimientos a todas las personas que hicieron posible la realización del presente trabajo, de una forma directa e indirecta. A mis padres Maximiliano y María. A mis hermanos Margarita, Carlos, Mario, Rosalía, Olivia. A Aurora Vilchis esposa y compañera de vida.

Al CONACyT por haberme otorgado una beca para la realización de los cursos del Doctorado en Economía, la investigación de la tesis y la realización de estancias de investigación en el Departamento de Economía en la Universidad de Cantabria, Santander, España.

A los doctores Elsa Margarita Gracida Romo, Enrique Semo Calev, Carlos Antonio Aguirre Rojas, Enrique García y Moisés, Ma. Eugenia Romero Sotelo, Miguel Ángel Bringas Gutiérrez, quienes en diferentes momentos de la investigación realizaron diferentes sugerencias significativas para el fortalecimiento y profundización del trabajo escrito.

## **La rebelión ferrocarrilera en México, 1936-1959**

**Índice..... p. 2**

**Introducción..... p. 7**

### **Capítulo I**

#### **La huella de los ferrocarrileros en la fundación de la CTM**

**1. Los ferrocarrileros en la política de masas cardenista..... p. 18**

**2. La fundación del sindicato ferrocarrilero..... p. 26**

**3. La participación ferrocarrilera en la fundación de la CTM..... p. 27**

**4. Segundo Congreso General Ordinario de la CGOCCM..... p. 32**

**5. Se prohíbe la unión de obreros y campesinos en la Central Única.... p. 36**

**5.1. Congreso de Unificación..... p. 37**

**5.2. Mesa Directiva y Comisiones..... p. 40**

**5.3. Elección del Comité Ejecutivo de la CTM..... p. 42**

**5.4. Los acuerdos del Congreso de Unificación Proletaria..... p. 47**

**6. La expropiación de Ferrocarriles Nacionales de México..... p. 48**

**Conclusiones..... p. 54**

### **Capítulo II**

#### **La dura travesía de la rebelión ferrocarrilera, 1940-1948**

**1. Unidad Nacional..... p. 57**

**1.1. Eliminación de la Administración Obrera en Ferrocarriles Nacionales de México..... p. 63**

2. Los obreros ante el plan de desarrollo industrial nacional.....	p. 65
3. La mesa Redonda Marxista de 1947.....	p. 74
4. El corporativismo.....	p. 80
5. La modernización de Ferrocarriles Nacionales de México a mitad del siglo XX.....	p. 82
Conclusiones.....	p. 88

### Capítulo III

1948. Represión a la rebelión ferrocarrilera.....	p. 91.
1. La fuerza ferrocarrilera de 1947.....	p. 94
2. 1947. El sindicato ferrocarrilero.....	p. 96
3. El golpe al STFRM.....	p. 100
4. El rechazo al charrismo sindical.....	p. 105
5. La rebelión de las secciones sindicales del Distrito Federal.....	p. 108
6. Represión contra la rebelión ferrocarrilera: Campa y Gómez Zepeda..	p.109
7. El charrazo no sanó al sindicato ferrocarrilero.....	p. 103
Conclusiones.....	p. 115

### Capítulo IV

#### La rebelión ferrocarrilera en el contexto de la sucesión presidencial de 1958

1. Los motivos de la rebelión ferrocarrilera de 1958.....	p. 117
2. La Gran Comisión Pro-Aumento de Salarios irrumpe la política oficial..	p. 121
2.1. La Gran Comisión, Roberto Amorós y Samuel Ortega.....	p. 129

3. Los medios de comunicación, el aumento salarial y el respeto a la ley.....	p. 131
4. La resistencia ferrocarrilera y su estrategia de acción: El Plan del Sureste.....	p. 133
Conclusiones.....	p. 141

## Capítulo V

### La estrategia de la rebelión ferrocarrilera para democratizar al sindicato

1. La reorganización del movimiento ferrocarrilero.....	p. 144
1.1. La lucha para reconocer el liderazgo sindical de Demetrio Vallejo.....	p. 147
1.2. La represión en las secciones sindicales de la Ciudad de México.....	p. 152
1.3. Los trenes deben regresar a la normalidad.....	p. 159
2. Proceso electoral ferrocarrilero.....	p. 165
2.1. La rebelión ferrocarrilera ante la mirada empresarial.....	p. 170
3. La rebelión ferrocarrilera acepta el proceso de elección sindical.....	p. 172
3.1. Demetrio Vallejo dirigente de la rebeldía ferrocarrilera.....	p. 173
3.2. El Centro Patronal y la CTM desaprobaron el triunfo de Vallejo.....	p. 175
Conclusiones.....	p. 177

## Capítulo VI.

## **La rebelión ferrocarrilera rasgó el control sindical**

<b>1 Huelga de Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril de Yucatán, Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarril de Veracruz y Ferrocarril Mexicano..</b>	<b>p. 180</b>
<b>2. La reincorporación de los comunistas al STFRM.....</b>	<b>p. 190</b>
<b>3. El mitin monstruo.....</b>	<b>p. 193</b>
<b>4. Huelga en el Ferrocarril del Pacífico.....</b>	<b>p. 196</b>
<b>5. Huelga en el Ferrocarril Mexicano.....</b>	<b>p. 202</b>
<b>6. El fallo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje y la represión..</b>	<b>p. 206</b>
<b>Conclusiones.....</b>	<b>p. 211</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>p. 214</b>



## La rebelión ferrocarrilera en México, 1936-1959

### Introducción

El interés por comprender la historia del movimiento ferrocarrilero en México ha generado una importante producción de libros, tesis, artículos de periódicos y de revistas. Asimismo, investigadores nacionales e internacionales han participado en seminarios, congresos, etc., para reflexionar sobre las diferentes variantes del control obrero que ha mantenido por décadas el gobierno.

El estudio de E. P. Thompson, *Costumbres en Común*, permite comprender que “...el control de la clase dominante en el siglo XVIII se hallaba localizado principalmente en una hegemonía cultural y sólo de forma secundaria en una expresión de poder económico o físico (militar).”<sup>1</sup> La presente investigación retoma dicha idea para analizar a la rebelión ferrocarrilera en su lucha contra las cadenas que impuso el corporativismo, el autoritarismo, el charrismo y la modernización ferrocarrilera, entre los años de 1936 y 1959.

La rebelión ferrocarrilera no fue lineal ni homogénea, tuvo diferentes tiempos históricos complejos. En 1933, se formó el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), contó con la participación de varios grupos clasificados por oficios. Los antiguos grupos gremiales le traspasaron al cuerpo unificado su fortaleza política.

El STFRM contó con 68 mil integrantes y con esa fortaleza numérica logró poner en marcha objetivos bien definidos, como ningún otro sindicato.

promover la unión de los trabajadores y la organización de sindicatos nacionales de industria, propugnar la socialización de la medicina, procurar la baja del costo de la vida, instalar cooperativas de consumo, afirmar el derecho de los obreros para tener voz en la dirección de la industria, oponerse a la propagación del fascismo y de la guerra.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Thompson, E. P. *Costumbres en común*, España, Crítica, 1995, p. 58.

<sup>2</sup> Huberman, Elizabeth L., *Historia del Movimiento Obrero*, Universidad Obrera de México, México, 2006, p. 119.

Entre 1934 y 1935, los ferrocarrileros se adelantaron a todas las organizaciones obreras en el sentido de promover la unión de los trabajadores y sobre todo en impulsar la formación de los sindicatos de industria. Mucho antes de que se pensara en la fundación de la Confederación de Trabajadores de México (CTM).

La base ferrocarrilera, en los años treinta, hizo importantes aportaciones para la cultura del STFRM y para el movimiento obrero. Propuso la formación de diversas cooperativas, tiendas, fondos de seguros y fondos de ahorro. Estuvo más adelantada que todos los sindicatos del país. Por ejemplo, las tiendas cooperativas se instalaron en todo el país y se promovían entre los trabajadores para que consumieran en ellas. Propuso que el sindicato impulsara a los trabajadores para que participaran en la dirección de la industria y obtuviera una pequeña línea ferroviaria que fuera manejada como una cooperativa.

El gobierno intervino en el STFRM, entre 1936 y 1959, a través del sistema corporativo: la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y del Partido Revolucionario Institucional (PRI). Al respecto, diferentes autores han concentrado sus investigaciones en la participación de los presidentes de la República en el control político del movimiento obrero y de los sindicatos; en la importancia del charrismo sindical; en el autoritarismo, la represión en contra de los obreros y el corporativismo<sup>3</sup>. La presente investigación tomó otra perspectiva, la de la base ferrocarrilera en sus actos de rebelión, como se verá más adelante.

### **Justificación**

La presente investigación se concentra en analizar la rebelión ferrocarrilera entre 1936 y 1959. Las diferentes etapas de la actividad política de los ferrocarrileros han sido divididas en tres partes generales, con la finalidad de comprender su interés por organizarse, por observar su contribución en el desarrollo nacional del país y sobre todo por comprender las diferentes jornadas que emprendieron en defensa de sus derechos como trabajadores sindicalizados.

---

<sup>3</sup> Arnaldo, Córdova, "La política de masas y el futuro de la izquierda en México", en Cuadernos Políticos, número 19, México, editorial Era, enero-marzo, 1979, p. 14-49.

Primero, se analiza la participación de los ferrocarrileros en la fundación de la CTM, en 1936. Hecho histórico fundamental para la sociedad mexicana y para el movimiento obrero en particular. Fue un parteaguas para el sector obrero, porque logró su organización a nivel nacional; contribuyó de forma significativa en la estabilidad económica de los trabajadores; generó un nuevo tipo de relación política entre los líderes de los diferentes sindicatos; y permitió el surgimiento de una nueva cultura obrera nacional, con los ferrocarrileros al frente.

Segundo, se analiza la represión a la rebelión ferrocarrilera de 1948, desde el punto de vista de la base trabajadora. El golpe al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), provocó la formación de una estrategia espontánea de defensa por parte de la base ferrocarrilera, la cual fue evidentemente reprimida y derrotada; pero dejó una herida profunda en el sector obrero y una gran experiencia cultural. A partir de entonces, la rebelión pasó a la clandestinidad y a la actividad subterránea. Durante los siguientes diez años se impuso desde el poder el autoritarismo, los líderes charros, la corrupción y los acuerdos de bajos salarios a espaldas de los trabajadores.

Tercero, la rebelión ferrocarrilera de 1958 a 1959, tomó como antecedente lo ocurrido diez años atrás y “resurgió con mayor fuerza, más firme y más potente”<sup>4</sup> en todo el país. Surgió de la base obrera, fue un movimiento original, crítico, creativo, independiente, democrático y profundamente antiautoritario.

### **Problema de investigación**

La rebelión ferrocarrilera transcurrió como un proceso histórico complejo. Para facilitar su comprensión dividimos dicho proceso en dos décadas históricas. La primera inició con la fundación de la CTM y concluyó con el golpe al STFRM, de 1936 a 1948. Durante el periodo cardenista el movimiento obrero se organizó, se fortaleció y logró estabilidad sindical. Pero, los ferrocarrileros durante los años del desarrollo industrial nacional fueron sometidos, explotados, humillados y oprimidos; como respuesta crearon la protesta y la rebelión sindical independiente.

---

<sup>4</sup> Marx, Karl, Federich Engels, *Manifiesto del Partido Comunista*, p. 18

La segunda década tomó como punto inicial el “charrazo”, para concluir con el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959. Periodo en el cual a los ferrocarrileros se les impuso una estructura injusta, que padecieron durante toda la década, solo al finalizar lograron poner en jaque al gobierno, a las autoridades sindicales, a los empresarios, les metieron miedo, los bajaron momentáneamente de su pedestal; formaron una rebelión creativa, independiente, con nuevas formas de relación económica, social, política y cultural.

Para comprender el actuar de los ferrocarrileros durante el periodo de 1936 a 1959 es necesario preguntar ¿qué significa rebelión ferrocarrilera?<sup>5</sup> Fue la resistencia, la protesta y la desobediencia de la base ferrocarrilera en contra de la humillación, la corrupción, el autoritarismo, la represión, los bajos salarios y las cadenas del charrismo sindical.

El objetivo de la presente investigación es analizar a la rebelión ferrocarrilera durante el periodo de 1936 a 1959. Tres momentos son fundamentales para comprender la resistencia y la protesta que surgió de la base ferrocarrilera. Primero, 1936, la fundación de la CTM; segundo, 1948, el golpe al STFRM; y tercero, el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959.

Las siguientes preguntas son la guía del análisis. ¿Por qué la rebelión ferrocarrilera se mantuvo vigente entre 1936-1959? ¿Qué cambios provocó la fundación de la CTM? ¿Por qué fueron reprimidos los ferrocarrileros en 1948? ¿Por qué fueron los ferrocarrileros los más reprimidos de todos los sindicatos de industria? ¿Qué pasó en Ferrocarriles Nacionales entre 1958-1959? ¿Por qué el movimiento ferrocarrilero ocurrió en 1958-1959 y no antes o después? ¿Qué cambios provocó la rebelión ferrocarrilera?

Para profundizar en la perspectiva histórica que propuso Mario Gill, *Los ferrocarrileros*, respecto del actuar político de los trabajadores del riel. “Tocó a los ferrocarrileros el honroso pero difícil cometido de vanguardia del movimiento

---

<sup>5</sup> Rebelión. Acción y efecto de rebelarse. Delito contra el orden público, penado por la ley ordinaria y por la militar, consiste en levantamiento público y en cierta hostilidad contra los poderes del Estado, con el fin de derrocarlos. En *Diccionario de la Lengua Española*.

sindical mexicano, y es preciso reconocer que al cumplir con esa misión han escrito las páginas más intensas en la historia de las luchas proletarias de nuestro país.”<sup>6</sup>

La presente investigación gira en torno a la siguiente hipótesis general. La rebelión ferrocarrilera fue la resistencia y la lucha obrera más importante del movimiento obrero entre 1936 y 1959. La base trabajadora la organizó y la dirigió por todo el país. Mantuvo una permanente oposición creativa y original ante las injustas estructuras impuestas por el gobierno. Creó nuevas formas de protesta sindical independiente. Generó un nuevo concepto de líder obrero.

### **Marco teórico**

Arturo Anguiano, *El Estado y la política obrera del cardenismo*, contextualizó históricamente al sindicato ferrocarrilero en la política cardenista, con la finalidad de comprender como influyó en los sindicatos de industria. “Las masas fueron movilizadas en apoyo de la política que Cárdenas desplegó para fortalecer las bases del desarrollo industrial del país y en defensa del régimen imperante... En esa labor, la CTM fue esencial...”<sup>7</sup> En dicho proceso la participación de los ferrocarrileros fue fundamental.

Para el analizar el proceso histórico de la rebelión ferrocarrilera, se tomó como punto de partida la obra de Barrington Moore, *La injusticia: bases sociales de la obediencia y la rebelión*,<sup>8</sup> para formular tres preguntas que fueron aplicadas a lo largo de la investigación. ¿Qué pasó en el sector ferrocarrilero entre 1936 y 1959? ¿Cómo se desarrolló la rebelión ferrocarrilera entre 1936 y 1959? ¿Por qué la rebelión ferrocarrilera fue más combativa y manifestó mayor resistencia en los años de 1936, 1948 y 1958-1959<sup>9</sup>? La línea de investigación que propone Barrington es la “injusticia social”, es fundamental para explicar los diferentes cambios de la rebelión ferrocarrilera a lo largo del proceso histórico antes

---

<sup>6</sup> Gill, Mario, *Los ferrocarrileros*, México, A pleno sol, 1971, p. 39.

<sup>7</sup> Anguiano, Arturo, *El Estado y la política obrera del cardenismo*, México, Era, 1999, p. 63.

<sup>8</sup> Moore, Barrington, *La injusticia: bases sociales de la obediencia y la rebelión*, Instituto de Investigaciones Sociales UNAM, México, 1996.

<sup>9</sup> La política de bajos salarios fue explicada por Gracida Romo, Elsa Margarita, *El programa industrial de la Revolución*, IIE-UNAM, México, 1990, p. 30.

señalado. Se complementa con otra línea que señala el autor, la búsqueda de los trabajadores por un “salario justo para un trabajo justo”<sup>10</sup>.

La obra de George Orwell, *Rebelión en la granja*<sup>11</sup>, nos lleva por la ruta de la crítica a la traición que ejercieron los falsos líderes sindicales, quienes abandonaron las demandas de la base ferrocarrilera. Fueron los que pactaron a espaldas de los trabajadores, se aliaron con el gobierno y con la empresa; utilizaron al sindicato solamente como trampolín político para convertirse en diputados o senadores.

El análisis de Arnaldo Córdova, *La formación del poder político en México*, permite concentrar nuestra investigación en un periodo caracterizado por la imposición de estructuras sociales como el corporativismo, el autoritarismo y la represión. Escribe Córdova que el “encuadramiento corporativista de las masas populares, institucionalización de las clases y los conflictos sociales y Constitución populista confluyen en el proyecto que todo lo pacífica y todo lo resuelve: la industrialización.”<sup>12</sup>

Por último, Soledad Loaeza con su estudio contribuye en nuestro trabajo, para analizar la rebelión ferrocarrilera en su contexto histórico. “La continuidad fue el rasgo dominante de los tres gobiernos que se sucedieron en el poder entre 1940 y 1958.”<sup>13</sup> Los ferrocarrileros manifestaron su oposición a la “continuidad”, de múltiples formas, creativas y combativas.

## Capítulos

Capítulo 1. La huella de los ferrocarrileros en la fundación de la CTM. Analizar la participación del sindicato ferrocarrilero en la fundación de la CTM. ¿Qué importancia tuvo la participación de los ferrocarrileros en la fundación de la CTM?

---

<sup>10</sup> Moore, Barrington, *La injusticia: bases sociales de la obediencia y la rebelión*, Instituto de Investigaciones Sociales UNAM, México, 1996, p. 89

<sup>11</sup> Orwell, George, *Rebelión en la Granja*, Melsa Clásicos Universales, España, 2005.

<sup>12</sup> Córdova, Arnaldo, *La formación del poder político en México*, Era, 1993, p. 66

<sup>13</sup> Loaeza, Soledad, *Clases medias y política en México. La querrela escolar, 1959-1963*, México, El Colegio de México, 1988, p. 119

Los ferrocarrileros contribuyeron significativamente en la política de masas cardenista.

Capítulo 2. La dura travesía de la rebelión ferrocarrilera, 1940-1948. Analizar el encuadramiento corporativista y la imposición del autoritarismo en el sindicato ferrocarrilero. ¿Por qué se impuso el control corporativo y el autoritarismo en el sindicato ferrocarrilero? Los ferrocarrileros se opusieron a la política del gobierno.

Capítulo 3. 1948. La represión a la rebelión ferrocarrilera. Analizar la ruta de los ferrocarrileros en contra de la represión. ¿Por qué el sindicato ferrocarrilero fue reprimido en 1948 y no antes o después? La rebelión ferrocarrilera significó una fuerza política de oposición para el gobierno.

Capítulo 4. La rebelión ferrocarrilera en el contexto de la sucesión presidencial de 1958. Conocer los límites y alcances de la protesta ferrocarrilera. ¿Cuáles fueron las características fundamentales de la organización ferrocarrilera? La protesta ferrocarrilera surgió de la base trabajadora.

Capítulo 5. La estrategia de la rebelión ferrocarrilera para democratizar el sindicato. ¿Cuáles fueron los cambios culturales más significativos de la rebelión ferrocarrilera? La rebelión ferrocarrilera formó una ruptura cultural subalterna.

Capítulo 6. La rebelión ferrocarrilera rasgó el control sindical. ¿Por qué fueron reprimidos los ferrocarrileros en 1959? La rebelión ferrocarrilera derrotó la estructura del sistema presidencial, del corporativismo, del autoritarismo.

## **Bibliografía**

Es muy abundante la bibliografía referente al tema del movimiento ferrocarrilero de 1958-1959. En las siguientes líneas citamos algunos trabajos representativos del acontecer ferroviario, donde se subraya la cuestión: analítica, cronológica, tecnológica, política, cultural, sindical e interpretativa.

Sergio Ortiz Hernán, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica*<sup>14</sup>, elaboró un trabajo de largo aliento sobre la empresa de Ferrocarriles Nacionales de México, comprende los siglos XIX y XX, desde la fundación de la primera empresa ferroviaria, hasta los años de mayor efervescencia política durante el siglo XX. Es una fuente fundamental para el estudioso en el tema.

En otro enfoque, Carlos Villafuerte, *Ferrocarriles*<sup>15</sup>, realizó un estudio sobre los Ferrocarriles en México correspondiente a Comunicaciones y Transportes, con la finalidad de exponer a grandes rasgos la evolución de los ferrocarriles mexicanos, dado el medio físico en que trabajaban y los recursos con que podían contar. Al respecto, dicho esfuerzo se concentra en ver a los ferrocarriles desde el punto de vista de los avances tecnológicos y omite la importancia de lo social, de lo político y de lo económico.

Otro trabajo pionero fue el de Antonio Alonso, *El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959*,<sup>16</sup> el autor se propuso rebasar las versiones oficiales, no justificar la acción de las instituciones ni del Estado. Provoca el debate, abre nuevas líneas de investigación y muestra la importancia de las huelgas. A partir de su lectura hemos podido reconstruir una nueva temporalidad.

El ensayo de Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*<sup>17</sup>, se hizo referencia al “aprendizaje de la tecnología de los ferrocarriles de México, durante el periodo de 1850-1950.” Al autor le interesa “tratar el periodo que media entre la inauguración de la línea del Ferrocarril Mexicano en 1873 y la introducción desde 1944, de la tracción de las locomotoras diésel eléctricas con lo cual en 1961 se puso fin a la era del vapor.”

---

<sup>14</sup> Ortiz Hernán, Sergio, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, Ferrocarriles Nacionales de México, Tomo I y II, México, 1970.

<sup>15</sup> Villafuerte, Carlos, *Ferrocarriles*, FCE, México, 1959.

<sup>16</sup> Alonso, Antonio, *El Movimiento Ferrocarrilero en México 1958-1959*, Era, México, 1972.

<sup>17</sup> Guajardo Soto, Guillermo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, El Centauro, México, 2010.



En la década de los años ochenta, *De Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos (1952-1964)*<sup>18</sup>, se publicó la obra coordinada por Pablo González Casanova que permitió comprender la historia del movimiento obrero del siglo XX. En particular, las aportaciones de José Luis Reyna enriquecieron nuestra investigación porque “aborda ciertas expresiones del movimiento obrero organizado en su relación con los procesos políticos y económicos”, específicamente entre los años de 1958-1959.

En el mismo libro, Raúl Trejo Delarbre señala el objetivo de su estudio sobre la lucha ferrocarrilera:

Intentos por reorganizarse, movimientos por la democracia sindical, y una política laboral compleja y diversa por parte del gobierno, fueron algunas de las pautas que definieron al movimiento obrero durante el sexenio de Adolfo López Mateos. Entre 1958 y 1964, se desarrollaron luchas sindicales con rasgos peculiares que se tornarían generales durante la década siguiente. Puede decirse que muchas de las características del movimiento obrero en los siguientes 15 años se conformaron en el periodo que nos ocupa.<sup>19</sup>

Por otra parte, Max Ortega, *Estado y movimiento ferrocarrilero 1958-1959*<sup>20</sup>, tiene el propósito de estudiar a los ferrocarrileros en los aspectos de oposición, fricción y confrontación contra el Estado. Su estudio se encuentra dividido en cinco capítulos. Se trata de un esfuerzo analítico e interpretativo referente al proceso político ferrocarrilero de finales de la quinta década del siglo XX.

La novela de Elena Poniatowska, *El tren pasa primero*<sup>21</sup>, aborda de forma ficticia la vida de Vallejo, alias “Trinidad Pineda Chiñas”. La novela histórica se remonta hasta los días en que el personaje tuvo sus primeros contactos con el tren y contó con la posibilidad de interactuar con personas de todo el país. Relata cómo se convirtió en el líder de un movimiento de vanguardia en la lucha de los trabajadores y cómo puso “de cabeza” al país y al régimen.

---

<sup>18</sup> Trejo Delarbre, Raúl y Reyna, José Luis, *De Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos (1952-1964)*, UNAM, México, 1986.

<sup>19</sup> *Ibidem.* p. 91.

<sup>20</sup> Ortega, Max, *Estado y movimiento ferrocarrilero 1958-1959*, Quinto Sol, México, 1988.

<sup>21</sup> Poniatowska, Elena, *El tren pasa de primero*, Alfaguara, México, 2005.

El trabajo de Fabrizio Mejía Madrid, *Disparos en la oscuridad*<sup>22</sup>, permite conocer la parte oscura, anecdótica y corrupta de Gustavo Díaz Ordaz. Aborda los periodos presidenciales de Adolfo Ruiz Cortines y Adolfo López Mateos, para comprender al personaje central. Retoma a “Vallejo, a pesar de que no le dieron la palabra, gritó que lo acordado no era la opinión de todos los ferrocarrileros”.<sup>23</sup> En medio del autoritarismo la voz de un desconocido ferrocarrilero se abrió paso.

La obra coordinada por Víctor M. Durand Ponte, *Las Derrotas Obreras 1946-1952*<sup>24</sup>, es fundamental para comprender los antecedentes de corta duración que tuvo el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959. En dicho estudio se atendió la estructura de la clase obrera y el proceso que mantuvo para convertirse en clase hegemónica sobre el resto de la sociedad. El autor explica porque fue derrotado el movimiento obrero durante la coyuntura histórica de 1946-1956.

El trabajo de Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*<sup>25</sup>, analiza a la empresa de Ferrocarriles Nacionales, en tres áreas específicas, la administrativa, la laboral y la financiera. Tuvo la intención de encontrar las causas que provocaron el “fracaso” de la empresa, entre los años que señala el título de la obra.

Pérez Montfort, Ricardo, *Lázaro Cárdenas. Un mexicano del siglo XX*, Debate, Tomo 1, México, febrero, 2018. La biografía de Lázaro Cárdenas es un esfuerzo que convoca al lector para conocer la formación militar y política del personaje, a quien ubica en el contexto histórico de las tres primeras décadas de la historia de México del siglo XX. Cárdenas nació en Jiquilpan, Michoacán, perteneció a uno de los “clanes de clase media pobre jiquilpense”. Su padre fue Damaso Cárdenas Pinedo y su madre Felicitas del Río Amezcua, tuvo ocho hermanos: Margarita, Angélica, Lázaro, Dámaso, Josefina, Alberto, Francisco y José Raymundo.

---

<sup>22</sup> Mejía Madrid, Fabrizio, *Disparos en la oscuridad*, Suma, México, 2011.

<sup>23</sup> *Ibidem.* p. 164. Fue la opinión de Demetrio Vallejo del 20 de mayo de 1958.

<sup>24</sup> Durand Ponte, Víctor M., *Las Derrotas Obreras 1946-1952*, UNAM, México, 1984.

<sup>25</sup> Valencia Islas, Arturo, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*, Horizonte Ferroviario, México, 2017.

Fue un niño relativamente aislado, silencioso, a la edad de diez años empezó a practicar ciertos ejercicios de artes marciales. Tuvo como cartas de presentación saber leer y escribir y un carácter serio y responsable, virtudes que le abrieron las puertas para obtener sus primeros trabajos y ser aceptado y ascender en el ejército. El 20 de julio de 1913, salió de Jiquilpan rumbo a Apatzingán para incorporarse a las fuerzas revolucionarias antihuertistas, el general Guillermo García Aragón lo incorporó al estado mayor y le dio el grado de capitán segundo.

Cárdenas desde muy joven mantuvo contacto con los personajes nacionales más importantes de aquellos ayer, como fue el caso del general Francisco J. Múgica, quien fue su mentor y compañero. Al general Plutarco Elías Calles lo conoció el 27 de marzo de 1915, de quien recibió muestras de aprecio y reconocimiento por su desempeño como militar. Al contrario, el general Álvaro Obregón siempre lo trató con “particular desprecio”. En mayo de 1917 participó como militar en la “masacre de Lencho”.

En 1928, durante su campaña política rumbo a la gubernatura de Michoacán, en Tacambaro, conoció a quien sería su esposa Amalia Solórzano, de 17 años de edad. Como gobernador impulsó el programa de educación para combatir el “fanatismo religioso”, destinó cerca del 40% del presupuesto anual de la entidad para que “las escuelas oficiales se convirtieran en semilleros de verdaderos seres humanos”. En 1932, fundó la Escuela Normal Mixta para formar a los nuevos maestros. Efectivamente fue Cárdenas un mexicano del Siglo XX.<sup>26</sup>

Por último, el libro de Cuauhtémoc Cárdenas, *Cárdenas por Cárdenas*<sup>27</sup>, es una biografía de Lázaro Cárdenas, padre del autor. Explica las condiciones sociales, políticas y económicas en México durante el siglo XX. Para nuestra investigación fue pertinente retomar la descripción sobre el movimiento obrero, así como la fundación de la CTM, en el contexto del sexenio cardenista.

## Hemeroteca y archivos

---

<sup>26</sup> Domínguez Nava Cuauhtémoc, “El hombre detrás de la figura”, *Relatos e historias en México*, México, año XI, número 123, noviembre de 2018.

<sup>27</sup> Cárdenas Solórzano, Cuauhtémoc, *Cárdenas por Cárdenas*, Debate, México, 2016.

Diversas fuentes hemerográficas fueron consultadas en la Hemeroteca Nacional y en la Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada. Principalmente se analizaron los periódicos: *Excélsior*, *El Universal*, *El Nacional* y *La Prensa*.

En la Biblioteca Samuel Ramos de la Facultad de Filosofía y Letras, de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), en su acervo histórico se consultaron las revistas: *Política* y *El Despertador*, algunos números del periódico *La Voz de México* del Partido Comunista de México (PCM).

Los expedientes resguardados en las galerías del Archivo General de la Nación (AGN), permitieron hacer la reconstrucción de la versión del Estado sobre el Movimiento ferrocarrilero de 1958-1959. En las galerías 3 y 5 existen múltiples telegramas, cartas y manifiestos enviados por los ferrocarrileros y sus familiares al presidente de la República, algunos de ellos referentes a la petición de poner en libertad a miles de ferrocarrileros que fueron aprehendidos durante el movimiento.

El Museo Nacional de los Ferrocarriles, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), Puebla, Puebla, México. Dicho Centro fue de gran apoyo para la presente investigación, porque mantiene bajo resguardo expedientes de los trabajadores base, de sus líderes y de los líderes sindicales. Además, existe una biblioteca especializada sobre los ferrocarriles; hay libros, folletos, volantes, fotografías, entrevistas y tesis de licenciatura, maestría y doctorado.

En el Centro de Estudios Sobre el Movimiento Obrero y Socialista (CEMOS) existe una amplia documentación, fotografías de los líderes ferrocarrileros y fuentes hemerográficas. Dentro de sus instalaciones se encuentra la colección completa de *La voz de México*, expedientes completos de la historia del Movimiento ferrocarrilero desde la década de los años treinta hasta finales de los años cincuenta.

Durante las estancias de investigación en el Departamento de Economía de la Universidad de Cantabria, en Santander España, se consultaron los acervos bibliográficos y hemerográficos de su Biblioteca. También se revisaron las fuentes

documentales de la Biblioteca Nacional de España. De igual forma se analizaron los documentos del Museo del Ferrocarril de Madrid. Se tuvo estudiaron los documentos del Archivo Histórico del Banco Santander.

## Capítulo I

### La huella de los ferrocarrileros en la fundación de la CTM

#### 1. Los ferrocarrileros en la política de masas cardenista

El presente apartado se inicia con la búsqueda de una definición referente al corporativismo. Es oportuno preguntarse ¿qué significa corporativismo? ¿Cómo inició su historia en México? ¿Cómo fue cambiando? y ¿Cómo será utilizado a lo largo de la investigación?

El estudio de Phillips C. Schmitter sobre el significado de corporativismo o corporatismo (como él lo define) lo construye a partir de la pregunta: “¿Continúa el Siglo del Corporatismo?”. Retomamos dos aspectos; primero, la definición general que da sobre su concepto, segundo, cómo se aplica dicha ideología en México. Al respecto comenta:

El corporatismo puede ser definido como un sistema de representación de intereses en el cual las unidades constitutivas se organizan en un limitado número de categorías singulares, compulsorias, no concurrentes, ordenadas jerárquicamente y diferenciadas funcionalmente, reconocidas y autorizadas (si no es que creadas) por el Estado, y a las que se les concede un explícito monopolio de la representación dentro de sus respectivas categorías a cambio de observar ciertos controles en la selección de sus líderes y en la articulación de sus demandas y apoyos (1992: 46).

Para el autor, el corporativismo es un “sistema de representación de intereses”, se encuentra organizado jerárquicamente, defiende la “emergencia controlada”, deja en claro la existencia de los límites cuantitativos, la “estratificación vertical”, son factores fundamentales que dan sentido y justifican el control obrero (Schmitter, 1992: 46).

Schmitter considera que el sindicalismo depende de la ideología del corporativismo, es una alianza fundamental para mantener bajo control y vigilancia a los trabajadores, y lo describe de la siguiente manera:

El sindicalismo podría ser definido como un sistema de agregación de intereses (más que una representación) en el cual las unidades constitutivas son un número ilimitado de categorías singulares, voluntarias, no competitivas (o mejor, protegidas), ordenadas sin jerarquizar o funcionalmente especializadas, sin reconocimiento,

creación o licencia por el Estado o partido, sin controles estatales o partidistas en la selección de sus líderes o en la articulación de intereses, sin el ejercicio del monopolio de la re-presentación, sino resolviendo sus conflictos y “distribuyendo con autoridad sus valores” de manera autónoma sin la interferencia estatal (1992: 50).

El sindicalismo, definido por Schmitter, mantiene cierta relación con un partido político y con el Estado. Al mismo tiempo le otorga una independencia en la selección de sus líderes y señala la no intervención directa del Estado para resolver sus conflictos.

Por otra parte, Arnaldo Córdova en su libro, *La formación del poder político en México*, afirma que el nuevo corporativismo mexicano surgió en los años posrevolucionarios. Su análisis toma como punto de partida el año de 1929, cuando fue creado el Partido Nacional Revolucionario (PNR) y, en 1938, se convirtió en una “compleja maquinaria corporativa de carácter masivo” y adquirió el nombre de Partido de la Revolución Mexicana (PRM), hasta llegar a 1946 cuando fue transformado en Partido Revolucionario Institucional (PRI). También concentra su atención en el presidencialismo y el corporativismo, como elementos fundamentales para definir el Estado en formación.<sup>28</sup>

La raíz histórica del corporativismo Arnaldo Córdova, *La política de masas y el futuro de la izquierda en México*,<sup>29</sup> afirma que Cárdenas, desde su campaña en 1934, declaró que para cumplir con los postulados del Plan Sexenal era necesario buscar la cooperación de las masas obreras y campesinas organizadas, disciplinadas y unificadas. Es decir, “ni antes ni después de aquel periodo ha existido un estadista que tuviese una idea tan clara como la que tenía Cárdenas del papel fundador del siglo XX que desempeñan las masas trabajadoras, sobre todo cuando éstas están organizadas.”<sup>30</sup>

El proceso del corporativismo para su instauración y consolidación fue complejo. La personalidad del presidente Lázaro Cárdenas contribuyó en gran

---

<sup>28</sup> Arnaldo, Córdova, *La formación del poder político en México*, Era, México, 1999, p. 38-40.

<sup>29</sup> Córdova, Arnaldo, *La política de masas y el futuro de la izquierda en México*, Serie Popular Era, México, 1979, p.

<sup>30</sup> Córdova, Arnaldo, *La política de masas y el futuro de la izquierda en México*, Serie Popular Era, México, 1979, p. 11.

medida, era serio, firme y austero. Tuvo la paciencia suficiente para escuchar los problemas que le expresaban los trabajadores y campesinos, no los reprimía y los alentaba para luchar. Hizo suya una demanda que los trabajadores ya habían realizado, “enfrentarse a los patrones y exigirles reivindicaciones económicas”.<sup>31</sup>

Cárdenas logró la unificación completa de los obreros, su organización y su recuperación económica. Justamente esa fue la trampa para los obreros, al ser organizados “desde arriba”. Los obreros tenían una conciencia limitada, dependían de sus organizaciones sindicales y de sus líderes, fueron factores esenciales que impidieron poner en peligro la estabilidad de régimen.<sup>32</sup>

La política de masas puso bajo control al movimiento de los trabajadores, los subordinó hacia los intereses del gobierno. Los puso en un verdadero movimiento nacional, provocando un parteaguas histórico. Las masas fueron movilizadas y rápidamente fueron politizadas; pero obtuvieron una “conciencia subordinada”<sup>33</sup>, dependiente de Cárdenas, de los líderes sindicales, de Vicente Lombardo Toledano.

Los primeros pasos que dieron los trabajadores hacia la política de masas, hacia el corporativismo cardenista iniciaron en 1935. A partir del discurso que pronunció el expresidente Plutarco Elías Calles en contra de las huelgas y contra el supuesto poder que estaban alcanzado los sindicatos. El movimiento obrero desaprobó dicho pronunciamiento, manifestó su unidad y formó el Comité Nacional de Defensa Proletaria (CNDP), el 15 de junio de 1935.<sup>34</sup> Dicha acción fue el parteaguas de la política obrera nacional, porque le abrió las puertas al movimiento obrero para incorporarse a la política nacional.

### **1.1. Las emblemáticas huelgas ferrocarrileras de los años veinte y la reorganización obrera**

---

<sup>31</sup> Anguiano, Arturo, *El Estado y la política obrera del cardenismo*, México, Era, 1999, p. 49.

<sup>32</sup> Anguiano, Arturo, *El Estado y la política obrera del cardenismo*, México, Era, 1999, p. 49-51.

<sup>33</sup> Anguiano, Arturo, *El Estado y la política obrera del cardenismo*, México, Era, 1999, p. 64.

<sup>34</sup> Camacho, Manuel, *La Clase obrera en la historia de México. El futuro inmediato*. UNAM-Siglo XXI, México, 1999, p. 38.



Es fundamental tener presente algunos de los rasgos fundamentales de la movilización de los trabajadores antes del periodo de gobierno de Cárdenas, con la finalidad de conocer algunas características fundamentales del movimiento obrero, como su organización, sus liderazgos y los objetivos que pretendían alcanzar.

Al transcurrir la segunda década del siglo XX, los ferrocarrileros padecían inestabilidad laboral, corrupción por parte de líderes, desorganización en general para todo el sector, bajos salarios, intensas luchas obreras, sectores divididos ideológicamente.

Para comprender lo anterior es fundamental recuperar el testimonio y análisis de dos líderes obreros, Miguel Ángel “el ratón” Velasco<sup>35</sup> y Hernán Laborde y, reconstruir en términos generales las acciones políticas referentes a dos huelgas ferrocarrileras que han sido consideradas emblemáticas el movimiento obrero nacional.

La primera ocurrió en 1921, fue organizada por la Confederación de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras (CSGF), contó con la aprobación y participación de la mayoría de ferrocarrileros, sin embargo fue traicionada por el líder Luis Napoleón Morones.

La segunda huelga ocurrió entre 1926-1927, es la que aporta un mayor número de elementos para la presente investigación, porque muestra una rápida politización de los trabajadores del riel, se exige con mayor claridad el derecho de huelga, fue un punto de encuentro y desencuentro entre ferrocarrileros y algunos militantes del Partido Comunista Mexicano (PCM), fue un momento clave para

---

<sup>35</sup> Miguel Ángel Velasco nació en la Ciudad de Jalapa, Veracruz, el 21 de abril de 1903. “Para 1920 yo ya trabajaba formalmente como oficial de panadería y en 1921 participé en los pasos iniciales para la Organización Sindical de los Panaderos...” También reconoce Velasco que las primeras lecturas que tuvo para formar una biblioteca para los panaderos fueron las obras de Ricardo Flores Magón. Esto lo declaró Miguel Ángel Velasco en entrevista realizada por Gerardo Peláez y Delfino López. 27 de agosto de 1986, Archivo Historia Oral, Archivo Histórico de CEMOS, Colección Miguel Ángel Velasco, Caja 1, 1986, Entrevista.

proponer la creación del Sindicato Único Ferrocarrilero y la formación de la Liga Pro Sindicato Único Ferrocarrilero.

La huelga de 1926 dio apertura al sector ferrocarrilero para que los dirigentes se acercaran al PCM. Algunos de ellos fueron Hernán Laborde, Valentín Campa, Mureidas, Díaz Barrios, Elías Terán, Tomás Cueva, Donaciano López, David Serrano, Eufemio Díaz.<sup>36</sup> Barry Carr en su libro, *La izquierda mexicana a través del Siglo XX*, señaló que los primeros acercamientos políticos entre los ferrocarrileros y algunos militantes del Comunista Mexicano fueron durante las huelgas de 1926-1927.<sup>37</sup>

En 1922, Valentín Campa, ingreso a trabajar a ferrocarriles en Coahuila. Ahí se desempeñó en el puesto de garrotero extra y rápidamente se ganó la confianza de sus compañeros, por tener la capacidad de hacer cálculos y encauzar los movimientos en el patio. Contaba con el primer grado de secundaria, para la época era un nivel escolar alto. Rápidamente se interesó por lo problemas labores de su centro de trabajo y se ganó la aceptación de sus compañeros. Lo nombraron miembro de la Dirección del Subconsejo Divisional de la Confederación de Transportes y Comunicaciones (CTC).

Al cumplir 22 años de edad, Campa apoyó la huelga ferrocarrilera de 1926-1927. Dicha experiencia fue aleccionadora porque sacó a flote los problemas más reveladores que padecía el sector. Por un lado, criticó la participación del gobierno en contra de los trabajadores, a través la represión y la ruptura de la huelga. Y por otro lado, resaltó la falta de una línea política general y de una táctica adecuada por parte de los ferrocarrileros.

¿Cómo se hizo comunista Campa? El líder ferrocarrilero participó en las huelgas obreras de 1926-1927. Ahí fue invitado por varios obreros comunistas, para que se afiliara al Partido Comunista Mexicano (PCM). Sotero Valdez, trabajador tranviario de la compañía de Luz y Fuerza de Tampico, fue el que más influyó en el joven Campa, para su ingreso al partido.

---

<sup>36</sup> Entrevista realizada por Gerardo Peláez y Delfino López a Miguel Ángel Velasco, Archivo Histórico de CEMOS, Colección Miguel Ángel Velasco, Caja 2, 1941-1969, Exp. 40.

<sup>37</sup> Carr, Barry, *La izquierda mexicana a través del Siglo XX*, México, Era, p. 45.

Campa en su libro, *Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano*<sup>38</sup>, relató toda su trayectoria política desde sus inicios hasta los años más avanzados de su vida. Por ejemplo, dejó en claro que después de la segunda mitad de los años veinte, tuvo su primera experiencia política significativa, al unirse a la campaña de apoyo a Sacco y Vanzetti.

En los años veinte, cuando Campa inició su formación política como líder, la situación de los ferrocarriles no era estable. En ferrocarriles dominaba la corrupción, la inestabilidad laboral y hacía falta la organización sindical. Pero sobretodo existía una desleal competencia entre los ferrocarriles y la industria automotriz. Denunció que existía más apoyo para la construcción de carreteras que para las vías del tren.

La segunda expresión de esa política antiferrocarrilera reside en la política de construcción de carreteras en la que no se contempla combinarlas con los ferrocarriles, de tal suerte que éstos y aquéllas casi siempre corren paralelos. Mientras la longitud de los ferrocarriles no ha crecido, la red nacional de caminos, que en 1925 era de 500 kilómetros, en 1972 alcanzó 124 391. Ahora rebasa los 250 000 kilómetros.<sup>39</sup>

El bajo apoyo a la industria ferroviaria, fue uno de los factores centrales que impidió su buen funcionamiento, su consolidación, su fortalecimiento y la no existencia de un sindicalismo independiente y democrático. En los años veinte a los trabajadores se les mantuvo con un salario mínimo y con la represión a los brotes de inconformidad.

Campa explicó que la política del expresidente Plutarco Elías Calles cambió de forma radical, en perjuicio de los trabajadores, a partir del momento en que se dejó influir por parte de los Estados Unidos, a través del embajador Mr. Dwight Morrow.

En ese ambiente antiobrero se hostilizó a los gremios ferrocarrileros. Uno de esos gremios, el más importante, era la Unión Mexicana de Mecánicos, que resolvió ir a la huelga en agosto de 1926 para detener las destituciones del servicio de sus

---

<sup>38</sup> Campa, Valentín, *Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano*, Ediciones de Cultura Popular, México, 1985.

<sup>39</sup> Campa, Valentín, *Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano*, Ediciones de Cultura Popular, México, 1985, p. 29.

miembros y la actitud del gobierno de Calles de apoyar a la CROM de Morones, la cual pretendía incrustar a sus propios miembros en los Ferrocarriles Nacionales.<sup>40</sup>

En la huelga de 1926-1927, Campa recibió su primera estrenada represiva, lo golpearon por primera vez. El propio Campa relató su experiencia frente al coronel Cabrera, quien “ordenó a varios soldados que me aprehendieran. A bayoneta calada avanzaron hacia mí y me rodearon, mientras el coronel Cabrera me golpeaba con su pistola.”<sup>41</sup>

En esa aprehensión le rompieron una vena de su frente, de donde le salió mucha sangre. Recibió atención hasta que fue trasladado a la Guarnición, donde se encontró con su amigo el teniente de caballería Santiago Piña Soria, quien estaba arrestado, fue quien lo ayudo y se indignó por el maltrato que le dieron. El tal Piña dejó de ser su amigo en 1947, cuando formó parte del Estado Mayor presidencial, “fue uno de los que llevó a cabo la represión en mi contra a raíz del charrazo al Sindicato Ferrocarrilero en 1948.”<sup>42</sup>

A pesar de la represión, Campa continuó con su vocación política, formó parte del grupo que organizó a los sindicatos de industria y al movimiento obrero. En febrero de 1929, colaboró en la fundación de la Confederación Sindical Unitaria de México, (CSUM), la cual se fusionó con la Confederación de Trabajadores de México (CTM), en 1936.

Hernán Laborde fue otro dirigente ferrocarrilero, participó de forma destacada en la huelga de 1926-1927. Incrementó su liderazgo al organizar a los trabajadores sindicalizados del Ferrocarril Subpacífico de Occidente, por tal motivo fue destituido del servicio. Fue encarcelado en el cuartel de Santiago Tlatelolco, donde se puso en huelga de hambre durante catorce días, siendo uno de los primeros que llevó a cabo una protesta de esa naturaleza. Logró su libertad por la presión que ejercieron a su favor los trabajadores y la social.

---

<sup>40</sup> Campa, Valentín, *Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano*, Ediciones de Cultura Popular, México, 1985, p. 33.

<sup>41</sup> Campa, Valentín, *Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano*, Ediciones de Cultura Popular, México, 1985, p. 36.

<sup>42</sup> Campa, Valentín, *Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano*, Ediciones de Cultura Popular, México, 1985, p. 36-37.

A la inestabilidad, la desorganización y la persecución en contra de la oposición se incrementaron al iniciar la tercera década del siglo XX. Los comunistas padecieron la represión y el encarcelamiento. Sólo por mencionar un ejemplo, José Revueltas, fue encarcelado en 1932 en las Islas Marías.

Los muros de agua recogen algunas de mis impresiones durante dos forzadas estancias que debí pasar en las Islas Marías, la primera en 1932 y la segunda en 1934. La clandestinidad a que el partido comunista estaba condenado por aquellos años nos colocaba a los militantes comunistas en diario riesgo de caer presos y de ser deportados al penal del Pacífico. Yo no era de los señalados por esta persecución: las cárceles no dejaron nunca de tener comunistas dentro de sus muros por aquel entonces. Muros de piedra en la Penitenciaría, en la Cárcel de Belem (que aún alcanzamos a conocer algunos camaradas de aquella época), en la Prisión de Santiago Tlatelolco, y muros de agua en la Isla María Madre, del archipiélago de Las Marías, en ese vasto y solitario Pacífico, que llegaba a convertírse en una inmensidad obsesionante a través de los largos meses de relegación.<sup>43</sup>

Vicente Lombardo Toledano fue dirigente obrero sin ser obrero y fue víctima de la represión. Realizó una fuerte crítica a la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), creada en el periodo de Álvaro Obregón y devastada por Plutarco Elías Calles, eso le provocó ser expulsado a la CROM. No lo intimidó dicha medida y fundó junto con cientos de trabajadores la Confederación General de Obreros y Campesinos de México (CGOCM), en 1933. El objetivo inmediato de la nueva Confederación fue lograr la “unidad obrera y campesina”.<sup>44</sup>

La CGOCM fue considerada por Lombardo como la segunda central sindical nacional más importante, la cual excepto algunos sindicatos influidos por el Partido Comunista, que permanecieron voluntariamente aislados, agrupó a las organizaciones militantes de la clase trabajadora, a sus dirigentes y cuadros medios. Sin embargo, otros dirigentes obreros, como el “ratón” Velasco, consideraron que la CGOCM no fue el órgano político aglutinador de mayor número de sindicatos del país. Además, como práctica constante los dirigentes de la CGOCM recurrieron de manera frecuente al recurso de inflar las cifras de afiliados a su organización y de exagerar sus logros políticos.

---

<sup>43</sup> Revueltas, José, *Los muros de agua*, Era, México, 1986, p. 10

<sup>44</sup> El pcm y el movimiento sindical, Ediciones Cultura Popular, México, 1978, p. 12.

El reagrupamiento de la clase obrera se reinició en 1933<sup>45</sup> con la fundación de la Confederación General de Obreros y Campesinos de México (CGOCM) y culminó con la creación de la Confederación de Trabajadores de México (CTM) en 1936 y con la incorporación de ésta en el Partido de la Revolución Mexicana (PRM) en marzo de 1938, días después de la expropiación petrolera. En esta etapa la clase obrera se colocó en un primer plano como agente de cambio y en la conducción de los movimientos populares.<sup>46</sup>

Durante los años 1934-1940, la política obrera de Cárdenas cambió el ambiente de represión y “desmembramiento”<sup>47</sup> que padeció el movimiento obrero a partir del asesinato del presidente Álvaro Obregón en 1928. Los obreros ejercieron un nuevo rol, se convirtieron en “agente de cambio” social, cultural y político con repercusiones importantes en la economía nacional, recibieron atención en sus conflictos laborales ante los propietarios y administradores extranjeros.<sup>48</sup>

### **La fundación del sindicato ferrocarrilero**

La empresa de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), en la década de los años treinta contó con una gran cantidad de trabajadores, quienes se encontraban con diversos problemas y con aspiraciones similares. El servicio que prestaba la empresa era sumamente complejo. Sus trabajadores estaban calificados en diferentes niveles. Básicamente existían tres niveles laborales: trabajadores no especializados; trabajadores especializados; y trabajadores administrativos y de dirección.

---

<sup>45</sup> Miguel Ángel Velasco declaró lo siguiente respecto a la creación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros. “Bueno, nosotros teníamos una relación ya con ferrocarrileros, esta relación se originó en un gran movimiento pro Sindicato Único Ferrocarrilero alentado por el Partido Comunista. No cabe duda que este esfuerzo del Partido Comunista fue uno de los factores cuya importancia se puede discutir pero fue un factor para que tuviera éxito el propósito de constituir el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros en 1933.” Entrevista realizada por Gerardo Peláez y Delfino López a Miguel Ángel Velasco, Archivo Histórico de CEMOS, Colección Miguel Ángel Velasco, Caja 2, 1941-1969, Exp. 40.

<sup>46</sup> De la Peña Sergio y Aguirre, Teresa, “4. De la Revolución a la Industrialización”, en Semo, Enrique, Coordinador. *Historia económica de México*, UNAM-OCEANO, México, 2006, p. 312.

<sup>47</sup> *Ibidem.*, De la Peña Sergio y Aguirre, Teresa, “4. De la Revolución a la Industrialización”, en Semo, Enrique, Coordinador. *Historia económica de México*, UNAM-OCEANO, México, 2006, p. 313.

<sup>48</sup> D. Hansen, Roger, *La política del desarrollo mexicano*, Siglo XXI, México, 1975, p. 43

Es importante tener presente la estructura de la empresa porque determina las formas de organización de los ferrocarrileros. Antes de la creación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarriles de la República Mexicana (STFRM), los trabajadores se encontraban agrupados por “especializaciones”, eran comités gremiales que pertenecían a secciones y a la vez eran parte de una División.

Las organizaciones tradicionales hicieron más lenta la formación del STFRM. Existió resistencia por parte de los gremios, porque representaban la tradición del sector, es decir familias enteras de ferrocarrileros eran parte de algún gremio y no querían perder su poder. Los trabajadores especializados tenían poder sobre los no especializados y tenían poder en la empresa y tampoco lo querían perder. Además, los líderes ferrocarrileros no querían perder su poder político.

El 16 de junio de 1932 se expidió una convocatoria para organizar el Cuarto Congreso Ferrocarrilero, celebrado el 1 de noviembre de aquel año, en la Ciudad de México. El 3 de noviembre los gremios acordaron que se creara una sola organización. El 9 de noviembre se acordó el nombre de Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), era reconocido como sindicato único. En dicho organismo predominó Ferrocarriles Nacionales de México (FNM).

El Sindicato fue fundado por 35000 trabajadores, treinta mil pertenecían a Ferrocarriles Nacionales. Se reorganizó de forma definitiva el sector ferrocarrilero. Crear nuevos empleos con la creación de cooperativas de producción, distribución y consumo; seguros de vida, cesantía e invalidez; se fomentó el ahorro mediante cajas en sus diferentes secciones; se hizo énfasis en la firma del contrato colectivo de industria. Fue en 1934, cuando el presidente Abelardo L. Rodríguez lo reconoció como sindicato de industria.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> Valencia Islas, Arturo, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*, Horizonte Ferroviario, México, 2017, p. 186-194.

El STFRM tuvo los siguientes secretarios nacionales, 1933-1959. J. Jesús Ordorica (1933-1934); Alfredo Navarrete (1934-1936); Juan Gutiérrez (1936-1938); Elías Terán Gómez (1938-1940); Jesús R. Solís (1940-1942); José C. Ibarra (1942-1943); Maclovio A. Piña (1943-1944); Ladislao Larraguivel C. (1944-1946); Luis Gómez Zepeda (1946-1948); Jesús Díaz de León (1948-1951); Samuel Ortega ; Demetrio Vallejo (1958-1959).

## **1.2. La participación ferrocarrilera en la fundación de la CTM**

Lázaro Cárdenas (1934-1940) aplicó la política de masas para unir y organizar a la sociedad a través de grandes grupos: trabajadores y campesinos, principalmente.<sup>50</sup> Unificar a los trabajadores hacia un proyecto común. Los trabajadores aceptaron y le dieron un poder inconmensurable que intimidó a Plutarco Elías Calles, a sus allegados y a todos los que intentaron ser oposición.

En 1929, la actividad política se encontraba en plena efervescencia. La Confederación Regional Obrera de México (CROM), entró a una etapa de crisis. Después del asesinato de Álvaro Obregón, corrió el rumor de que el autor intelectual había sido Luis N. Morones, dirigente de dicha confederación. Un numeroso grupo de trabajadores renunció y formaron la Federación Sindical del Distrito Federal, los dirigentes fueron “los Cinco Lobitos”: Fidel Velázquez, Fernando Amilpa, Jesús Yurén, Alfonso Sánchez Madariaga y Luis Quintero.

En febrero de 1933 se abrió una coyuntura que obligó a los diferentes grupos de obreros a definir su posición política.<sup>51</sup> El grupo de Luis Napoleón Morones se enfrentó al joven dirigente Vicente Lombardo Toledano y sus seguidores. Participaron diferentes organizaciones sindicales de petroleros, inquilinos, ferrocarrileros, tejedores, sepultureros, taxistas, etcétera, ejecutaron huelgas. Los diarios de circulación nacional registraron la actividad de tres mil sindicatos con medio millón de trabajadores en lucha sindical. Una de las noticias

---

<sup>50</sup> De la Peña Sergio y Aguirre, Teresa, “4. De la Revolución a la Industrialización”, en Semo, Enrique, Coordinador. *Historia económica de México*, UNAM-OCEANO, México, 2006, p. 313.

<sup>51</sup> D. Hansen, Roger, *La política del desarrollo mexicano*, Siglo XXI, México, 1975, p. 43



más sonada fue la del “4 de febrero del 35 porque exigió a la empresa pagos por horas extraordinarias de trabajos hechos entre 1906 y 1933.”<sup>52</sup>

Lombardo Toledano se separó de la CROM y formó la Confederación General de Obreros y Campesinos Mexicanos (CGOCCM). La cual contó con la participación de diferentes organizaciones: Federación Sindical de Trabajadores del Distrito Federal, la Confederación Sindicalista de Obreros y Campesinos del Estado de Puebla, la Confederación General de Trabajadores, la Federación Local de Trabajadores del Distrito Federal, la Confederación Nacional de Trabajadores Electricistas, la Liga “Úrsulo Galván”, la Federación Sindical del estado de Querétaro, la Federación Local de Trabajadores y la Federación Campesina del Distrito Federal.<sup>53</sup>

1935 fue un año clave y decisivo para la política del movimiento obrero y para el rumbo que le dio Lázaro Cárdenas a su gobierno. Al iniciar aquel año estalló una huelga que salió del Sindicato de Trabajadores del Petróleo y fue apoyada por los ferrocarrileros. La efervescencia política se concentró en la Ciudad de México, con una cascada de paros escalonados, ceses justificados de labores y múltiples manifestaciones callejeras.

La revuelta que iniciaron los trabajadores petroleros y ferrocarrileros provocó escasez de gasolina, paro de tranviarios y electricistas, solidaridad de los universitarios y las clases medias. La revuelta obrera se concentró en la Ciudad de México y la puso fuera de control, fue un caso excepcional.

La reacción de la prensa, de la élite política, de una parte del sector empresarial y de los líderes obreros oficiales señalaron que Cárdenas no podía controlar la situación. Plutarco Elías Calles intentó aprovechar la coyuntura política a su favor; pero Cárdenas no toleró dicha intromisión.<sup>54</sup>

---

<sup>52</sup> González y González, Luis, *Historia de la Revolución Mexicana 1934-1940. Los días del presidente Cárdenas*. Colegio de México, 1981, p. 29

<sup>53</sup> Cárdenas, Cuauhtémoc, *Cárdenas por Cárdenas*, México, Debate, 2016, p. 368-369.

<sup>54</sup> Pérez, Montfort, Ricardo, *Lázaro Cárdenas. Un mexicano del siglo XX*, Tomo 2, Debate, 2019, p. 101.

En junio de 1935, Calles declaró ante los medios de comunicación su rechazo a la presencia de las izquierdas en las Cámaras de Diputados y Senadores, a las diferentes huelgas obreras y las manifestaciones de oposición. Fueron registradas entre 650 a 659 huelgas en aquel año.

La publicación, el 12 de junio, de las declaraciones del general Calles, efectivamente, produjo un estallido que impactó hacia todos lados en el medio político nacional. El jefe máximo se pronunciaba contra “las falsas ideologías, que van dificultando la labor enérgica y patriótica del Presidente de la República”; igualmente, contra la formación en las Cámaras de las alas izquierdas, a las que consideraba “un desacierto y un peligro”, así como el detonador de un “maratón de radicalismos” y “el comienzo de los excesos que a ningún acierto pueden conducir”; contra las “huelgas constantes, muchas de ellas enteramente injustificadas”; señalaba asimismo que “las organizaciones obreras están ofreciendo en numerosos casos ejemplos de ingratitud. Las huelgas –según la declaración de Calles- dañan mucho menos al capital que al Gobierno, porque cierran las fuentes de la prosperidad; y arremetían contra Navarrete y Lombardo que “se entienden entre sí” y “dirigen el desbarajuste”.<sup>55</sup>

Las declaraciones de Calles, intentaron provocar el caos, marcar divisiones y sobre todo descalificar la presencia de “las izquierdas” en las Cámaras. Todo ello tuvo la intención de desestabilizar y controlar el gobierno de Cárdenas, de la misma forma en que ocurrió con gobiernos anteriores, como el caso de Pascual Ortiz Rubio.

Los obreros no estuvieron de acuerdo con las amenazas de Calles. El Sindicato Mexicano de Electricistas (SME) fue el primero en manifestar su desacuerdo. El líder electricista Francisco Breña Álvarez afirmó que estaba dispuesto a convocar a diversas organizaciones obreras, para que juntos desaprobaran la intención golpista del “Jefe Máximo”, quien atentó contra el derecho de huelga.

El 14 de junio de 1935, dos días después de las declaraciones de Calles, los sindicatos de industria Ferrocarrileros, Mineros, Electricistas, Telefonistas, Tranvías, publicaron un agresivo manifiesto dirigido hacia el presidente Lázaro Cárdenas.

---

<sup>55</sup> Cárdenas Solórzano, Cuauhtémoc, *Cárdenas por Cárdenas*, México, Debate, 2016, p. 273-274.

El movimiento obrero y campesino de México espera que el señor Presidente de la República sabrá cumplir su promesa de respetar y hacer respetar los derechos de los trabajadores, que ya no están sujetos al capricho de un hombre ni atados a los destinos de un caudillaje, sino que descansan en la fuerza de la organización proletaria, como fruto de sus esfuerzos realizados desde hace muchos años, por la consecución de un mejoramiento económico y social y la transformación del régimen capitalista.<sup>56</sup>

El documento permite fundamentar la idea de parteaguas del movimiento obrero, porque marca un antes y un después en la política nacional. Al exigirle al presidente Cárdenas que respetara los derechos de los trabajadores y que rompiera con Calles. Los trabajadores obligaron al presidente a romper con la estructura del régimen anterior, con el Maximato y se situaron en la punta de lanza de la política nacional, dejando atrás la era de los caudillos.

El 15 de junio, los sindicatos de industria, junto con organizaciones campesinas y populares, firmaron el Pacto de Solidaridad. Los dirigentes obreros Francisco Breña Álvarez, del SME; Valentín Campa, de la Confederación Sindical Unitaria de México (CSUM), y Fernando Amilpa, de la Confederación General de Obreros y Campesinos de México (CGOCM),<sup>57</sup> formaron el Comité Nacional de Defensa Proletaria (CNDP) y dieron a conocer a la opinión pública que dicha organización obrera surgía como una emergencia para defender al Proletariado Nacional. Fue una de las primeras iniciativas que marcaron un antes y un después en la vida política del movimiento obrero nacional, contribuyó significativamente en su unidad, organización, fortalecimiento y en el gobierno cardenista.

Los dirigentes de la CNDP dieron a conocer a la opinión pública los objetivos de la nueva organización. Mantener independencia política; continuar con la tradición de lucha sindical; oposición al fascismo; defender los derechos fundamentales de la clase trabajadora, tales como: el derecho de huelga, derecho de libre asociación, derecho de libre expresión, de pensamiento revolucionario, derecho de libre manifestación pública. Se advirtió que si no existía respeto a lo antes señalado entonces se convocaría a huelga general.

---

<sup>56</sup> Cárdenas Solórzano, Cuauhtémoc, *Cárdenas por Cárdenas*, México, Debate, 2016, p. 371.

<sup>57</sup> Sánchez González, Agustín, "Los Cinco Lobitos. Grupo Dirigente de la CTM", *Relatos e historias en México*, año VII, número 83, México, julio de 2015, p. 70-77.

El 5 de diciembre de 1935 se dio a conocer la Convocatoria para el Segundo Congreso General Ordinario de la CGOCCM<sup>58</sup>, con el propósito de analizar diferentes temas en el seno del Congreso Obrero Nacional y abrir un espacio especial referente a la fundación de la Central Única. Porque el objetivo fundamental del Congreso fue lograr la “unificación total o de la inmensa mayoría de los obreros”<sup>59</sup>.

Fidel Velázquez considerado el segundo líder más importante de la CGOCCM, el primero era Vicente Lombardo Toledano, el 16 de diciembre de 1935<sup>60</sup>, prometió ante la opinión pública que al Segundo Congreso Anual, programado para los días 17 al 20 del mes de febrero de 1936, contaría con la asistencia de cinco mil delegados, provenientes de toda la República. También anunció la solicitud de cambio de sede del evento, del Palacio de Bellas Artes al Teatro Hidalgo, por las dimensiones tan reducidas del primero.

De formar independiente a Fidel Velázquez, los trabajadores anunciaron a nivel nacional el 19 de diciembre de 1935, la fundación de la “Central Única”. Pronosticaron que sería la organización obrera más importante de México, consideraron que sería la “expresión de una fuerza organizada jamás conocida en México”, como nunca en la historia nacional.

La dirigencia de la CNDP anunció de manera formal, el 3 de febrero de 1936, que entre los días 21 y 24 de febrero se llevaría a cabo el Congreso Nacional de Unificación. Acordó que la inauguración del Congreso sería el día 21 febrero a las 10 horas., se formarían comisiones dictaminadoras, se presentaría un análisis referente a la situación del proletariado para ser discutido en asamblea.

Después de haber discutido el documento sobre la situación del obrero, se procedería al estudio de la táctica de lucha, a la programación de acción, a las

---

<sup>58</sup> Consejo Nacional. Convocatoria al Segundo Congreso Nacional Ordinario. Al agrupaciones confederadas y al Proletariado en General. *Excélsior*, 5 de diciembre de 1935.

<sup>59</sup> *Excélsior*, 19 de diciembre de 1935.

<sup>60</sup> *Excélsior*, 16 de diciembre de 1935.

reivindicaciones inmediatas, a la estructura del nuevo organismo y a la elección de representantes generales de la Central Única.

### **1.3. Segundo Congreso General Ordinario de la CGOCCM**

La dirigencia de la Confederación General de Obreros y Campesinos de México (CGOCCM), fueron los más beneficiados en la coyuntura política de 1935-1936. El Segundo Congreso General Ordinario de la CGOCCM sirvió como trampolín político, para que los dirigentes obreros Vicente Lombardo Toledano y Fidel Velázquez alcanzaran liderazgo y reconocimiento nacional. Los primeros pasos fueron ocupar los cargos en diferentes comisiones, representar a las masas trabajadoras, para situarse posteriormente en una posición de ventaja política en el periodo cardenista. Lo cual significó el inicio de una larga carrera que atravesó las décadas de los años treinta, cuarenta y cincuenta, por lo menos.

La efervescencia obrera se encontraba en todo el país. El 10 de febrero en Monterrey se dio una importante manifestación que contó con la participación de más de 18 000 obreros en apoyo a Cárdenas y a los líderes sindicales Vicente Lombardo Toledano, Juan Téllez y Valentín Campa.

A principios de febrero Cárdenas aprovechó la dinámica del movimiento obrero para fortalecer su gobierno y una vez más insistió en la necesidad de la “unificación de las organizaciones obreras. Reuniéndose con los principales dirigentes, propuso la creación de un Congreso de Unificación Proletaria”.<sup>61</sup>

El 18 de febrero, en el Teatro Hidalgo, dio inicio el Segundo Congreso de la CGOCCM, tuvo una asistencia de más de dos mil quinientos delegados representantes de los trabajadores de toda la República. El acto inaugural fue presidido por el Fernando Amilpa, como parte del Consejo Nacional, dio la bienvenida a los congresistas e hizo la presentación de la Confederación como una organización “joven, fuerte y revolucionaria”, señaló que dos años de trabajo

---

<sup>61</sup> Pérez Montfort, Ricardo, *Lázaro Cárdenas. Un mexicano del siglo XX*, Tomo 2. Debate, México, 2019, p. 116.

intensó, de “vida independiente” y la ausencia de “compadrazgos con el gobierno” le anteceden.

La Comisión Revisora de Credenciales, fue dividida en dos secciones: la primera fue representada por Juan Pérez y Pérez, Maximino Molina y Alfonso Sánchez Madariaga. La segunda comisión estuvo a cargo por parte de Leandro González, Alfonso Echánove y Atenadoro Colunga. En la Mesa Directiva estuvieron como: Presidente Fidel Velázquez<sup>62</sup>, secretarios, Rubén Magaña y Juan Salamanca. La Comisión Dictaminadora estuvo dividida en dos: la primera fue formada por Vicente Lombardo Toledano, Vidal Díaz Muñoz y Francisco Márquez; la segunda fue formada por Fernando Amilpa, Rodolfo Piña Soria y Rafael García. La comisión de Asuntos Campesinos quedó integrada por Antolín Piña Soria, José Jiménez Acevedo y Juan F. Rojas.

El 19 de febrero, el Consejo Nacional de la Confederación continuó con los trabajos del Congreso, dio un informe de los datos estadísticos y dio a conocer que la Confederación controlaba a 1193 sindicatos que representaban el 34% del total de los trabajadores agremiados de la República.<sup>63</sup> La intención fue clara, era hacer ver a la sociedad la importancia que tenía dicha organización por el número de afiliados que manejaba.

La lucha obrera por ganar mayores y mejores posiciones estuvo presente a lo largo del congreso de unificación. Los dirigentes de la CGOCM, como parte de su estrategia para hacer notar su importancia adquirida, desacreditó los alcances y logros de otras dos organizaciones obreras, de las más representativas del movimiento obrero: la CROM y la Confederación General de Trabajadores (CGT). La intención fue dar fin a su historia o por lo menos disminuir su presencia política. Por ello, se subrayó que ambas se encuentran en un “periodo de disgregación” y han tenido que recurrir al patrocinio de algunos “Sindicatos Blancos”. Se agregó la problemática que enfrentaron diferentes obreros en el estado de Jalisco, tenían que cumplir con 12 horas de trabajo y recibir “salarios misérrimos”, mientras que

---

<sup>62</sup> *Excélsior*, 18 de febrero de 1936.

<sup>63</sup> *Excélsior*, 19 de febrero de 1936.

en otros estados de la República existía una persecución encarnizada en contra de ellos y las organizaciones obreras tradicionales no desempeñaron su papel defensor.

El 20 de febrero, como parte de los últimos actos del Segundo Congreso de la CGOCM, las organizaciones obreras que la integraron manifestaron su desaprobación a la segunda guerra mundial y fueron aún más severos en contra del fascismo.

Dice la iniciativa que la unidad es la fuerza de los trabajadores y que ante el fascismo nacional e internacional, solo la unidad de los explotados puede ayudar eficazmente a éstos, por lo que la unificación debe ser la divisa en México, en América y en todo el mundo; que creada la Central Sindical Única de México, es preciso que este poderoso grupo de trabajadores, inicie los trabajos necesarios para procurar la unificación de los trabajadores sindicalizados de la América Latina...<sup>64</sup>

La amenaza de la segunda guerra mundial tuvo repercusiones en el programa de unificación del movimiento obrero nacional, aceptaron sumarse a la unidad nacional, para contrarrestar e impedir la introducción y el crecimiento del fascismo en México. En ese sentido adquirió doble importancia la constitución de la Central Única, para mantener a los obreros unidos, organizados ante el contexto internacional y apoyando al gobierno cardenista.

La CGOCM quedó disuelta el día 20 de febrero a las 14:10 horas., cuando finalizó su segundo congreso ordinario. Rodolfo Piña Soria, representante del Consejo, rindió un informe referente a la forma como funcionó el organismo obrero e hizo referencia a la nueva Central Única y dio a conocer el nombre oficial: “Confederación de Trabajadores de México” (CTM) y, su lema: “Por una sociedad sin clases”. Prometió la participación de los sindicatos de campesinos, agrupaciones de profesionistas, sindicatos de empresa, federaciones nacionales y regionales, sindicatos industriales y gremiales y agrupaciones de trabajadores al servicio del Estado. En ese acto Fidel Velázquez aprovechó el foro para dar el último mensaje de la CGOCM, la declaró disuelta y clausuró su segundo y último Congreso Nacional.

---

<sup>64</sup> *El Universal*, 20 de febrero de 1936.

La CTM logró la unidad de los diferentes sindicatos de industria y de diferentes organizaciones obreras. ¿Cuántos obreros fueron incorporados a la CTM?

La fuerza de la CTM en el año de su nacimiento (1936) estuvo formada por los sindicatos de industria, el de Mineros y Metalúrgicos (aproximadamente 100 000 miembros), el de Ferrocarrileros (aproximadamente 58 000), el Sindicato Mexicano de Electricistas (3000) y la Federación de Trabajadores de la Industria Eléctrica (5145), el Sindicato de Trabajadores Marítimos y Fluviales (2500), el de Trabajadores de la Industria Papelera (3000) y el de Artes Gráficas (5000). Contaba también con las tres federaciones industriales de Trabajadores Azucareros (45 000), de los Textiles (unos 24 800) y de Cinematografistas (aproximadamente 4500). En el transcurso del año se formó e ingresó el Sindicato de Petroleros (30000 miembros) y la Confederación de Trabajadores de la Enseñanza (68 000 maestros). En números redondos, los que acababan de señalarse sumaban unos 350 000 agremiados. Aparte de éstos, la fuerza numérica de la CTM provenía de las federaciones regionales, que en 1937 se estimaba contaban con un máximo de cerca de 500000 y un mínimo de unos 400000 sindicalizados. Las federaciones regionales reunían características similares a la del Distrito Federal, bajo el control de los “cinco lobitos”, es decir, eran sindicatos pequeños, económicamente débiles y dispersos, por lo general sin una base sindical firme y, por lo mismo, manipulables.<sup>65</sup>

Por el número de afiliados el sindicato minero ocupó la primera posición; los ferrocarrileros fueron la segunda fuerza; los electricistas ocuparon la tercera posición. Sin embargo, fueron los ferrocarrileros los que aportaron mayores elementos a la cultura obrera de la CTM.

Desde otra perspectiva, la de Piña Soria, la CTM heredó los principios y tácticas de lucha de la CGOCM, fue considerada como una organización de masas anti-sistémica, porque tenía que luchar “por la desaparición del régimen capitalista” y debía hacer uso de “la huelga, el boicot, la manifestación pública y la acción revolucionaria”, para mejorar las condiciones laborales y económicas de los trabajadores.

#### **1.4. Se prohíbe la unión de obreros y campesinos en la Central Única**

Los fundadores de la CTM tuvieron como objetivo el compromiso de unir en una sola organización al proletariado: obreros y campesinos. Los diferentes

---

<sup>65</sup> Cárdenas, Cuauhtémoc, *Cárdenas por Cárdenas*, México, Debate, 2016, p. 372-373.



documentos de la época, las organizaciones obreras y las declaraciones de sus líderes confirmaron la necesidad de cumplir con dicho propósito, en beneficio del trabajador. Sin embargo, la visión del gobierno cardenista era otra muy distinta, no aceptar la unión del proletariado en una sola organización, como lo hizo saber Graciano Sánchez.

El 4 de febrero, Graciano Sánchez, Jefe del Departamento de Asuntos Indígenas, por medio de una carta dirigida a la Confederación Campesino Mexicana, dio a conocer el rumbo político que tenía que tomar el sector campesino, separarse de las diferentes actividades programadas para la constitución de la nueva organización obrera.

El mensaje de Graciano Sánchez fue dirigido específicamente a las Ligas Estatales Dependientes de la Confederación Campesina Mexicana, para dejar en claro que el Comité Nacional de Defensa Proletaria convocó a un Congreso de Unificación Proletaria a celebrarse durante los días 21 al 24 del mes febrero, con el objeto de constituir la Central Única de los Trabajadores de México, evento en cual no fue autorizada la presencia y participación de los campesinos.

Explicó Graciano Sánchez:

Según ustedes saben el Comité Organizador de la Unificación Campesina está trabajando activamente para reunir a los campesinos de la República, en una sola organización denominada Confederación Nacional Campesina, como el medio más seguro y eficaz de conseguir que las conquistas alcanzadas en favor de los campesinos se afiancen definitivamente y sirvan de sólido precedente para las que en lo futuro logren realizar. En tal virtud y con el objeto de no entorpecer esa benéfica labor por todos los conceptos, para los elementos que integran nuestra Confederación Campesina Mexicana y las organizaciones filiales a quienes nos dirigimos, les hacemos un llamamiento formal a efecto de que giren instrucciones precisas a todas las Comunidades Agrarias y sindicatos campesinos que la integran, para que no nombre delegados que concurran a ese Congreso. Les suplicamos tomar nota, acusarnos recibo y regirse de acuerdo con estas instrucciones.<sup>66</sup>

---

<sup>66</sup> Firman el documento: Fraternalmente. Tierra y Libertad. El Secretario General Profesor Graciano Sánchez- El Secretario de Prensa J. Trinidad García G.- El Secretario de Acción Sindical, Ing. César Martino, en *El Universal*, 24 de febrero de 1936.

Ante tales instrucciones emitidas por Graciano Sánchez, en el sector campesino gobernó la incertidumbre, la duda y la indecisión por no permitir su participación en el congreso obrero que estaba a unos días de comenzar. Se llegó a la conclusión de que al lograr la división entre obreros y campesinos, mayor control existiría sobre el proletariado y se argumentó que se “sentaban las bases de un régimen corporativo fascista”. También se consideró que al darse el siguiente paso de incorporar a los campesinos al Partido Nacional Revolucionario (PNR), se abrió la posibilidad de enfrentarlos a los obreros.

A pesar las limitantes que impuso la administración de Lázaro Cárdenas, el Congreso de Unificación siguió su propio ritmo. El entusiasmo de los obreros no se doblegó ante la adversidad y obstáculos.

### **1.5. Congreso de Unificación**

Múltiples fueron las expectativas que despertó el Congreso de Unificación Obrero Campesino (CUOC), para los trabajadores. Sin embargo, fue en ese evento cuando se constituyeron las características fundamentales de la CTM. Al respecto, la participación intelectual de Vicente Lombardo fue central al otorgarle al Comité Nacional Ejecutivo un poder excesivo, de tal forma, se consolidó su estructura vertical y jerárquica y se desplazó a las masas trabajadoras.

El CUOC se realizó en la Ciudad de México, en la Arena Nacional, en la calle de Iturbide número 19, durante los días 21 al 24 de febrero de 1936. Previo al evento, la invitación a las organizaciones campesinas permaneció para que se sumaran al Congreso, que llevó como lema: “Por la Unificación Proletaria”. Las tareas más importantes del evento fueron el registro de credenciales; nombramiento de tres comisiones; discusión de los dictámenes que se emitan; integración de la mesa directiva y toma de posesión para iniciar actividades.

La primer actividad que realizó el CNDP fue informar de su gestión y dejar en claro la situación del proletariado en el país. Fernando Amilpa propuso promover todo lo necesario ante las autoridades del país para que se reformen

leyes, a fin de que la interpretación y aplicación de la Ley Federal del Trabajo corresponda exclusivamente a las Juntas Federales de Conciliación y dependientes del Departamento del Trabajo.<sup>67</sup>

Por otra parte, Vicente Lombardo Toledano hizo referencia a la aportación política de la CGOCM hacia el movimiento obrero y en beneficio de los explotados. Bajo tal argumento los líderes de dicha organización obtuvieron voto de confianza en el Congreso Nacional de Unificación: Fernando Amilpa, Blas Chumacero, Benjamín Tobón, Melitón Ramírez, Rafael Ortega, Rubén Magaña, Tomas Palomino Rojas y Fidel Velázquez.

El CNDP dio a conocer la lista de las organizaciones obreras participantes: La Alianza de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías de México, S. A., la Cámara Nacional del Trabajo de la República Mexicana, la Confederación General de Obreros y Campesinos de México, la Confederación Nacional de Asociaciones de Profesionistas, Confederación Nacional de Trabajadores de la Enseñanza, la Confederación Sindical Unitaria de México, el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, el Sindicato Industrial de Trabajadores de Artes Gráficas, el Sindicato Industrial de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana y el Sindicato Mexicano de Electricistas.<sup>68</sup> Eran consideradas las más representativas de la República Mexicana.

Para formar el Consejo Nacional de la CTM se registraron los representantes de los sindicatos nacionales de industria, de las federaciones de industria y de las federaciones regionales y se constituyó el Comité Nacional Ejecutivo, el cual contó con siete secretarías, las cuales desempeñaron actividades concretas, como se analizara más adelante. Se acordó que en el Comité Nacional Ejecutivo fuera elegido por el Congreso Nacional y que fuera la autoridad máxima con capacidad de decisión. También se acordó que el Consejo Nacional se reuniera durante los meses de abril, julio y octubre de cada año.

---

<sup>67</sup> *El Universal*, 21 de febrero de 1936.

<sup>68</sup> *El Universal*, 19 de febrero de 1936.

El Comité Nacional incrementó el control de la Confederación sobre los sindicatos y las organizaciones obreras afiliadas, porque fueron los titulares de las siete secretarías los que lo integraron, fueron los encargados de tomar las decisiones finales, desplazaron las demandas colectivas y fortalecieron la estructura jerárquica. Sin embargo, la CTM estuvo bajo el control del presidente Cárdenas, él fue el encargado de resolver los conflictos obreros, el que otorgó los mejores aumentos salariales, el que robusteció el sistema presidencial.

La estructura interna de la CTM desde su fundación fue jerárquica. El Comité Nacional fue dividido en siete secretarías: a) Secretario General. b) Secretario de Trabajo y Conflictos. c) Secretario de Organización y Propaganda. d) Secretario de Acción Campesina. e) Secretario de Educación y Problemas Culturales. f) Secretario de Previsión Social y Asuntos Técnicos. g) Secretario de Estadísticas y Finanzas.<sup>69</sup>

La CTM fue afiliada al PNR, ello incrementó su poder y la convirtió en la organización más poderosa del sistema corporativo, más poderosa que el Partido Nacional Revolucionario (PNR), por ello fue reformado en 1938. La estructura jerárquica de la CTM se reprodujo en todas las federaciones, asociaciones y sindicatos que la integraron. Dichos elementos fueron clave en la nueva etapa del proceso que vivió el movimiento obrero.

El informe de Luis Pardo, respecto de la asistencia al Congreso de Unificación, permite comprender el potencial que tuvo la Confederación desde un principio porque asistieron ocho mil delegados, los cuales fueron representantes de diferentes organizaciones obreras y campesinas de todo el país. Además, la nueva organización fue heredera política de la CNDP, buscó mejorar la situación laboral de los trabajadores a través de los contratos y en defensa de sus derechos laborales. El primer día de trabajo del congreso se advirtió sobre la necesidad de eliminar la “preponderancia” en la nueva organización obrera y se propuso tomar

---

<sup>69</sup> Felipe Leal, Juan, *Agrupaciones y burocracias sindicales en México 1906-1938*, Terra Nova, México, 1985, p. 39-126.

en cuenta la reacción que ha tenido la clase patronal, ante la actividad exitosa de la clase proletaria.

En la primera etapa de la relación política entre Cárdenas y la CTM se buscó dar solución a los problemas laborales a través de los líderes sindicales, desplazando a las masas trabajadoras. De tal forma, los líderes incrementaron su poder notablemente sobre las masas, quienes veían como sus dirigentes tomaban las grandes decisiones nacionales con el Presidente.<sup>70</sup>

Vicente Lombardo Toledano para impedir que la clase patronal interviniera directamente en la naciente organización obrera criticó los bajos salarios de los trabajadores, dejó en claro que vivían en una situación económica muy desesperante, ganaban \$12.38 a la semana, cantidad que era ocupada para gastos de alimentación, casa y ropa. No les alcanzaba para tener una vida digna.

#### **1.6. Mesa Directiva y Comisiones**

Los sindicatos de industria participaron intensamente en la fundación de la CTM. El Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) desempeñó un papel protagónico en el Congreso Nacional de Unificación. La rebelión ferrocarrilera se mantuvo muy activa a lo largo de esas jornadas constitutivas de la nueva central obrera.

La Mesa Directiva quedó integrada de la siguiente forma: Presidente Juan Gutiérrez, Secretario General del STFRM<sup>71</sup>; Vicepresidente, Rodolfo Piña Soria, de la CGOC; primer secretario, Manuel Velasco, de la Confederación Sindical Unitaria de México; segundo secretario, Benjamín Tobón, de la Federación Nacional de la Industria Azucarera, Alcohólica y Similares; tercer secretario, Carlos Flores, del Sindicato de Petroleros; cuarto secretario, Vicente Rojas de las Cámaras de Trabajadores Mexicanos de los Estados Unidos de América.<sup>72</sup>

---

<sup>70</sup> Córdova, Arnaldo, *Op. Cit.* p. 12.

<sup>71</sup> El Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), fue creado en enero de 1933. Y la nacionalización de los ferrocarriles se dio en junio de 1937.

<sup>72</sup> *El Universal*, 23 de febrero de 1936.

El 22 de febrero, Juan Gutiérrez, secretario general del STFRM, el segundo día del Congreso, en medio de la incertidumbre y la desorganización, declaró que era necesario intensificar las actividades con el fin de lograr, antes de abandonar la Arena Nacional, la Unificación. Dicha propuesta fue aceptada y calmó los ánimos de los congresistas, de tal forma se confirmó el liderazgo de los ferrocarrileros. Por su experiencia política, Gutiérrez contribuyó en la unificación de los congresistas. Propuso dividir en trabajo en tres comisiones. Primera consistió en proyectos de estatutos de la nueva organización; segunda, la de problemas de trabajo industrial y tercera, la de problemas de trabajo en el campo.

La primera comisión tuvo la tarea de definir la “estructura social y dictaminar sobre proyectos de estatutos de la nueva organización, tácticas de lucha, reivindicaciones proletarias, etc.”<sup>73</sup> Fue la que definió el rumbo político de la unificación obrera y campesina. Estuvieron al frente Lombardo Toledano, de la Confederación General de Obreros y Campesinos; Francisco Peña Alvérez, del Sindicato de Electricistas y Salvador Rodríguez, del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros.

La segunda comisión se encargó de los problemas del trabajo de industria, los responsables fueron Fernando Amilpa, de la Confederación General de Obreros y Campesinos; el ferrocarrilero Valentín Campa, de la Confederación Sindical Unitaria y Carlos Samaniego del Sindicato de Mineros, Metalúrgicos y Similares.

La tercera comisión se encargó de abordar los problemas relacionados con el campo, integrada por Manuel Díaz Ramírez de la Confederación Sindical Unitaria; Francisco Márquez y Juan Moran delegados de Puebla.

El 23 de febrero, el Congreso de Unificación tuvo una asistencia numerosa de delegados y trabajó bajo la presidencia de Juan Gutiérrez, quien en nombre del movimiento obrero manifestó su reprobación hacia la intervención oficial en la CTM.

---

<sup>73</sup> *El Universal*, 23 de febrero de 1936.

La Primera Comisión de Dictámenes, estuvo formada por Vicente Lombardo Toledano, Francisco Peña Alvérez y Salvador Rodríguez L., dio a conocer la necesidad inaplazable de “depurar, reorganizar y alentar la lucha sindical del proletariado”, para dejar atrás los años de violencia.

Es oportuno señalar que los líderes de la CGOCM fueron los que obtuvieron mejor desempeño en los trabajos de la mesa directiva, haciéndolos avanzar en la estructura de la nueva unidad obrera.

### **1.7. Elección del Comité Ejecutivo de la CTM**

La fundación de la CTM fue compleja. En el presente apartado se analizan dos aspectos fundamentales de la fundación de la nueva confederación. El primero se refiere al fundamento legal del control obrero. El segundo se refiere a la protesta de la rebelión ferrocarrilera ante la imposición de Fidel Velázquez como Secretario de Organización y Propaganda.

El corazón del Congreso de Unificación estuvo en la elección del Comité Nacional Ejecutivo, en dicha instancia se concentraron las características fundamentales de la Confederación. Ahí radican las claves de la vigilancia y el control obrero, que existen hasta nuestros días sobre los sindicatos de industria, en cuanto a la estructura vertical, la jerarquización, la concentración del poder político en los líderes obreros y el desplazamiento de las masas trabajadoras.

El primer Comité Nacional de la CTM fue constituido mediante un proceso de elección democrática y casi transparente. Los cargos fueron ocupados de la siguiente forma: Vicente Lombardo Toledano, Secretario General; Juan Gutiérrez, Secretario de Trabajo y Conflictos; Fidel Velázquez, Organización y Propaganda; Carlos Samaniego, Finanzas; Francisco A. Morales, Acción Campesina, Francisco A. Morales; Francisco Zamora, Previsión Social y Estudios Técnicos; Miguel A. Velasco, Educación y Problemas Culturales.

También se informó que la Comisión de Asuntos Internacionales fue para Víctor Manuel Villaseñor, Rodolfo Piña Soria, Alejandro Carrillo y David Vilchis.

Rodolfo Piña, Vicepresidente de la mesa, tomó la protesta a los funcionarios electos y los congresistas aclamaron su elección.

Lombardo tuvo la suficiente habilidad intelectual para imponer su criterio en la fundación de la CTM. El Comité Nacional surgió con una excesiva concentración de funciones y de poder, como respuesta surgió una primera oposición por parte de los trabajadores del Sindicato Petrolero. A pesar de ser fuerte la inconformidad, el líder obrero logró que se aprobaran sus iniciativas tal y como las presentó.<sup>74</sup>

De igual forma, la presencia de Lombardo fue fundamental en la primera etapa de la CTM, para que los obreros aceptaran el control que les imponía el gobierno. Exaltó los logros colectivos alcanzados para constituir a la gran central obrera, “sin ayuda oficial”; no como lo habían hecho otras organizaciones en tiempos pasados. Dejó en claro que se abrió la posibilidad de participación y organización para obreros y campesinos; por último, señaló que la nueva organización tenía que enfrentar los problemas nacionales e internacionales.

Lombardo Toledano se refirió a la independencia de la CTM, pero al mismo tiempo en un hábil manejo discursivo mostró subordinación al gobierno de Lázaro Cárdenas. Recordó el papel desempeñado por el movimiento obrero contra las fuerzas conservadoras de Plutarco Elías Calles, afirmó que la nueva organización es responsable de sus actos y no acudirá a las “huelgas cada cinco minutos”.<sup>75</sup>

Es fundamental para nuestra investigación profundizar en la elección del primer Comité Nacional de la CTM. Cuando participaron Vicente Lombardo Toledano, el “Ratón” Miguel Ángel Velasco, Fidel Velázquez Sánchez, Juan Gutiérrez, Carlos Samaniego, Pedro A. Morales y Francisco Zamora, entre otros. Todos aceptaron para la CTM el lema político: “*Por una sociedad sin clases*”.<sup>76</sup>

---

<sup>74</sup> Sosa Elízaga, Raquel, *Los Códigos Ocultos del Cardenismo*, UNAM-Plaza y Valdés, México, 1996, p. 87

<sup>75</sup> *El Universal*, 25 de febrero de 1936.

<sup>76</sup> Concheiro, Elvira, “Los comunismos mexicanos: entre la marginalidad y la vanguardia”, en Crespo, Horacio, et. al. *El comunismo: otras miradas desde América Latina*, CIICH-UNAM, México, 2007, p. 546.



Para ocupar el cargo como Secretario General fue nombrado Vicente Lombardo Toledano, sin oposición alguna. Pero, para elegir al Secretario de Organización y Propaganda ahí sí hubo conflicto. Miguel Ángel, conocido como el “Ratón Velasco”, militante del Partido Comunista Mexicano (PCM)<sup>77</sup>, obtuvo 8 votos contra 1 de Fidel Velázquez, quien reaccionó inmediatamente para provocar una tormenta ante su derrota. Lombardo lo apoyo y exhortó a la unidad, para sostenerlo en el cargo, a pesar de que no ganó la elección.

En un acto de elección anti democrática completa, el ratón Velasco<sup>78</sup> fue obligado a retirar su candidatura. La rebelión ferrocarrilera manifestó su oposición y denunció el fraude en el primer Comité Nacional de la CTM. Al respecto existen diferentes testimonios. Velasco argumentó que se impidió su reconocimiento para no reconocer a nuevos dirigentes nacionales y fortalecer a los ya existentes, cercanos y subordinados a la figura de Cárdenas. Agregó que dicha decisión fue un acuerdo entre Cárdenas y Lombardo. *Al dejar a Fidel Velázquez como Secretario de Organización con la condición de que para la Secretaría de Educación y Programas Culturales me propondrían a mí y en efecto, ya en esas condiciones mi elección en la Secretaría de Educación y Programas Culturales fue una elección por unanimidad también por la aclamación.*<sup>79</sup>

Lombardo y Velázquez marcaron la vida política de la CTM, se desempeñaron como los auténticos dirigentes nacionales de la central, se situaron en dos posiciones fundamentales en el desarrollo organizativo y en el control de la estructura sindical. Además, contaron con el respaldo de Cárdenas. De esa forma se eliminó un objetivo fundador de la CTM la “transformación social profunda y duradera.”<sup>80</sup>

---

<sup>77</sup> Gilly, Adolfo, *La revolución interrumpida*, Ediciones El Caballito, México, 1971, p. 348.

<sup>78</sup> Domínguez Nava, Cuauhtémoc, “Los obreros bajo control. La CTM y el poder presidencial en los años posrevolucionarios.” *Relatos e historias en México*, año IX, número 98, octubre de 2016, p. 78-84.

<sup>79</sup> Archivo Histórico de Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, (CEMOS), Expediente Miguel Ángel Velasco, Caja 2, 1941-1969, Exp. 40.

<sup>80</sup> Sosa Elízaga, Raquel, *Los Códigos Ocultos del Cardenismo: Un estudio de la violencia política, el cambio social y la continuidad institucional*, UNAM-Plaza y Valdés, México, 1996, p. 151.

El fraude electoral en la CTM llevó un mensaje, los líderes obreros de izquierda no ocuparían la cúpula del poder. Miguel Ángel Velasco ocupó la Secretaría de Educación y Problemas Culturales, cargo que era infinitamente menor en el sentido de responsabilidad y de relación con las organizaciones políticas y sindicales. Con ello se fortaleció el liderazgo de personajes afines a los intereses del gobierno, como fueron Lombardo Toledano, Fernando Amilpa y Jesús Yurén Aguilar, entre otros.

Los comunistas no reaccionaron, no intervinieron y no defendieron el triunfo de Velasco. Alejados de lo que se esperaba, abalaron el fraude de elección que benefició a Velázquez. Valentín Campa<sup>81</sup> asumió una posición poco estratégica e intervino para solicitar su renuncia, se justificó anunciando que con ello se evitaría una posible “ruptura” del movimiento obrero.

El compañero Valentín S. Campa dice que la Confederación Sindical Unitaria de México retira la candidatura de Miguel A. Velasco (Gritos de ¡No! ¡No! Gran desorden). El orador hace notar el triste espectáculo que se está dando por la arrebatinga de este puesto y que seguir discutiendo en este ambiente es estar en contra de la unificación.<sup>82</sup>

La rebelión ferrocarrilera se opuso a la decisión que tomó Campa, en su presencia le gritaron que no estaban de acuerdo. Dicha oposición fue compartida por la Central Sindical Unitaria de México, por los sindicatos de electricistas, minero y petrolero, por la Alianza de Tranviarios, por la Cámara Nacional del Trabajo y por la Confederación Nacional de Trabajadores de la Enseñanza, quienes apoyaron al ratón Velasco, para ocupar el cargo como Secretario de Organización y Propaganda.

La rebelión ferrocarrilera fue eliminada de la secretaria que legítimamente ganó, pero no tuvieron la suficiente fuerza para defender su triunfo. Erróneamente las masas obreras aceptaron la decisión de sus líderes, Lombardo, Velázquez y Campa, para conservar la unidad. Sin embargo, de forma silenciosa la cultura de la rebelión se conservó. De tal forma, lo explicó años después Miguel Ángel

---

<sup>81</sup> Sosa Elízaga, Raquel, *op. cit.*, p. 88.

<sup>82</sup> Araiza, Luis, *Historia del movimiento obrero mexicano*, Ediciones Casa del Obrero Mundial, México, 1975, p. 222.

Velasco, “la organización sindical de los ferrocarrileros desde que eran sociedades gremiales se distinguieron por su gran combatividad.”<sup>83</sup> Es decir, desde aquellos primeros años cetemistas, los ferrocarrileros de base y la cúpula de la CTM se distanciaron.

El presidente Cárdenas intervino de forma directa para calmar momentáneamente la protesta obrera. Dejó al descubierto los logros alcanzados durante el proceso de fundación de la CTM. El fortalecimiento del derecho de huelga general<sup>84</sup>, la estabilidad laboral, la organización de los sindicatos, la seguridad política laboral, entre otros.

La rebelión ferrocarrilera dejó una huella profunda con su protesta en la cultura de la CTM. Sin embargo, no fue la única manifestación en contra de la dirección que le dieron Lombardo y Velázquez a la confederación. La “huelga solidaria” fue desaprobada por los electricistas y ferrocarrileros porque se entendió como una manipulación de los derechos de los trabajadores. Dos de los sindicatos más fuertes renunciaron a la CTM. En junio de 1936 salió el Sindicato Minero, debido a que Velázquez ignoró la jurisdicción del sindicato nacional sobre las organizaciones locales, incorporándolas a federaciones regionales.<sup>85</sup> Un año después lo hicieron los del Sindicato Mexicano de Electricistas en octubre de 1937.<sup>86</sup> El SME mantuvo su posición de crítica, resistencia y rebeldía ante la CTM por los abusos que cometía; mientras que la confederación los nombró “divisionistas”.

### **1.7. Los Acuerdos del Congreso de Unificación Proletaria**

La CTM nació con un reglamento o estatuto que limitaba la participación de los sindicatos de industria y de las diferentes organizaciones obreras. Desde su fundación permitió la participación de los trabajadores en la defensa de los

---

<sup>83</sup> Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, (CEMOS), Expediente Miguel Ángel Velasco, Caja 2, 1941-1969, Exp. 40.

<sup>84</sup> Anguiano, Arturo, *El Estado y la política obrera del cardenismo*, ERA, México, 1993, p. 129.

<sup>85</sup> Lear, John, *Imaginar el proletariado. Artistas y trabajadores en el México revolucionario, 1908-1940*, México, Secretaría de Cultura-INBAL, 2019, p. 290

<sup>86</sup> Cárdenas, Cuauhtémoc, *Cárdenas por Cárdenas*, Debate, México, 2016, p. 373.

derechos laborales, pero siempre a través de sus líderes. La nueva organización tuvo grandes alcances pero siempre estuvo bajo el control de Cárdenas, él tuvo la facultad de decidir en cualquier conflicto laboral.

El Estatuto de la CTM, fue aprobado el 24 de febrero, su lectura se dio en el contexto de la crítica al fascismo y con énfasis en la tradición liberal que prevalece en México. El Capítulo I, fue titulado: *Declaración de Principios y Objetivos de la Confederación y de su Táctica de Lucha*. Dejó en claro que el proletariado tiene que luchar para obtener el pleno goce de sus derechos: “a) El derecho de huelga. b) El de asociación sindical. c) El de reunión y de manifestación pública. d) El de propaganda escrita y verbal.” Se hizo el compromiso de luchar de forma permanente para obtener un aumento en los salarios reales.

El Capítulo II, formalizó la constitución, nombre, lema y domicilio de la Confederación, también reconoció a las organizaciones que integraron a la CTM. En primer lugar fueron nombradas las organizaciones campesinas; después los sindicatos campesinos y en seguida se enlistaron las agrupaciones de Trabajadores al Servicio del Estado, los Sindicatos Gremiales; Sindicatos de Empresa; Federaciones Regionales; Federaciones Industriales y Sindicatos Industriales.

El Estatuto de la CTM formalizó el control obrero. Dicho documento limitó los alcances a la nueva central. Algunos analistas, como Arturo Anguiano, han interpretado la primera etapa de la CTM de la siguiente forma:

La estructura interna adoptada por la CTM fue la de “frente sindical” de múltiples organizaciones, las cuales se disciplinaron a un mando único que tendió a fortalecerse cada vez más, hasta colocarse incluso por encima de las propias agrupaciones sindicales. Este resultado fue producto de la centralización de las decisiones y el control sobre los sindicatos y federaciones que el comité de la CTM empezó a ejercer desde la fundación de la misma.<sup>87</sup>

El 25 de febrero de 1936, los periódicos informaron sobre la conclusión de los trabajos sobre la unificación de los obreros en una sola organización, la CTM.

---

<sup>87</sup> Anguiano, Arturo, *El Estado y la política obrera del Cardenismo*, Era, México, 1975, p. 127-128.

De forma inmediata se intentó colaborar con la convocatoria para la realización del Congreso Nacional Campesino, impulsado por el PNR.

Además, la Confederación propuso:

...luchar contra la guerra y el imperialismo; por la consecución de reivindicaciones inmediatas; el pleno goce de derecho de huelga; la asociación sindical y de manifestación pública; por la reducción de la jornada de trabajo; por mejores salarios; por condiciones uniformes de trabajo, por la abolición de los impuestos a los campesinos; por la igualdad de derechos a los indígenas; por los préstamos de refacción a los campesinos; por el derecho de los laborales para que los patronos los alojen y por la modificación de la legislación agraria, para que los campesinos puedan explotar colectivamente la tierra.<sup>88</sup>

El objetivo central de la lucha obrera fue mejorar las condiciones del proletariado, pero eso no le impidió incrementar sus alcances y manifestar su desacuerdo en contra de la Segunda Guerra Mundial y del imperialismo.

En términos generales, los primeros años de la vida de la CTM, fueron de intensa actividad política. Tres grandes grupos se disputaron el control: a) Vicente Lombardo y los “marxistas legales”; b) Fidel Velázquez y los anticomunistas y c) Miguel A. Velasco y Valentín Campa y los militantes del PCM.

### **1.8. Expropiación de Ferrocarriles Nacionales de México**

En 1936, la empresa de Ferrocarriles Nacionales de México S. A., se encontraba en quiebra, consumía el capital en la medida del déficit, se sostenía en las ruinas, tenía un déficit acumulado de más de \$300 millones. Algunos factores externos dificultaron su recuperación. La depresión mundial de la década de los treinta; la competencia con el transporte de carretera; las exigencias de los inversionistas estadounidenses.

El gobierno era propietario del 51% de las acciones de los ferrocarriles, tenía la responsabilidad de pagar la deuda y se encontraba maniatado. Tenía que buscar una solución inmediata o resignarse a dejar a la empresa de FNM en ruina. Estuvo en peligro el empleo de 60 mil ferrocarrileros.

---

<sup>88</sup> *El Universal*, 25 de febrero de 1936.

El 23 de junio de 1937, Lázaro Cárdenas expropió la empresa de Ferrocarriles Nacionales de México S. A., aplicó la Ley de Expropiación, evitando la desaparición de la empresa. Dicha medida tuvo un proceso cuidadoso. El 1 de mayo ordenó realizar un estudio económico, para que el 19 de junio diera instrucciones a Eduardo Suárez secretario de Hacienda de realizar el estudio de la expropiación de FNM. El Acuerdo Presidencial fue firmado por Lázaro Cárdenas, Presidente de la República; Francisco J. Mújica, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas; Eduardo Suárez, secretario de Hacienda y Crédito Público.

En junio de 1937 se constituyó el Departamento de Ferrocarriles Nacionales de México, con la finalidad de que los trabajadores administraran a la empresa. Después de dicho acto se anunció el compromiso por parte del gobierno de nacionalizar las líneas férreas: el Sud-Pacífico, El Mexicano y el Interoceánico.

Los ferrocarrileros en su papel de administradores se enfrentaron a múltiples tareas, entre las que destacan: elegir a los consejeros y al gerente general; decidir la policía interna, programar la legislación y reglamentación; dar concesiones para la construcción de las vías férreas; mejorar la organización interna, así como el funcionamiento de desarrollo de la empresa y dar dirección<sup>89</sup>, entre otras funciones. Pero, fue entre los meses de abril y mayo de 1938 cuando los ferrocarrileros obtuvieron control total sobre la empresa.

La expropiación de Ferrocarriles Nacionales fue difundida a nivel nacional, a través de los periódicos *Excelsior* y *El Universal*, generó entusiasmo en la sociedad. Sin embargo, para los ferrocarrileros causó alarma, expectativa y preocupación. Se lo hicieron saber a Cárdenas, con quien se entrevistaron en diferentes ocasiones. Le formularon diferentes preguntas: ¿conservarían todos sus derechos conforme a la Ley Federal del Trabajo y los contratos colectivos? ¿Se convertirían en servidores del Estado en calidad de empleados públicos? El apoyo a los ferrocarrileros fue amplio, el gobierno les propuso hacerse cargo de la

---

<sup>89</sup> "Decreto de 25 junio de 1937 (D.O. 30 DE JUNIO DE 1937) que adiciona la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando el Departamento de Ferrocarriles Nacionales de México", Ortiz Hernán; Sergio, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. II. La rueda rumorosa*, Ferrocarriles Nacionales de México, tomo II, México, 1974, p. 351-353.

administración del sistema de ferrocarriles y ellos aceptaron. Por medio de la voz de Juan Gutiérrez secretario general del STFRM, se manifestaron dispuestos a colaborar con la tarea propuesta.<sup>90</sup>

Lázaro Cárdenas tenía una perspectiva de mayor alcance, reconocía la importancia de los Ferrocarriles Nacionales para el sistema de comunicación, para el progreso económico y social del país. Que el gobierno tuviera en sus manos a los ferrocarriles, le garantizaba estabilidad interna y defensa del exterior al país. Pero también reconocía que el servicio debía ser eficiente.

Cárdenas criticó el manejo que ha tenido el sistema de Ferrocarriles, reconoció que era una empresa capitalista, tiene propósitos predominantemente lucrativos, pero existen vicios en la forma como ha sido manejada.

El 24 de junio los periódicos publicaron aspectos relevantes de la nacionalización ferrocarrilera. Le dieron importancia a la participación de las secretarías de Comunicaciones y Obras Públicas y de Hacienda y Crédito Público. Justificaron la nacionalización de la siguiente forma:

...la Compañía ha impedido orientar su actuación en el sentido de procurar primordialmente el beneficio social, y por igual razón el Gobierno Federal, no obstante su carácter de principal accionista, ha tenido que considerar a la Empresa como entidad privada para el efecto de exigirle el estricto cumplimiento de las disposiciones legales.<sup>91</sup>

La empresa de FNM era la más importante en materia de transportes y la que contaba con el mayor control sobre las líneas ferroviarias a nivel nacional. Por ello la nacionalización tuvo un impacto profundo e inmediato. En el corto plazo benefició a los trabajadores; combatió los vicios y la inoperancia de la empresa; se rehabilitó y fortaleció el desarrollo económico nacional; se promovió la justicia social en beneficio de sus agremiados.

La nacionalización de ferrocarriles provocó la manifestación de diferentes organismos políticos, como fueron la CTM y el PCM. Las primeras páginas de los diarios registraron la opinión de la CTM, Lombardo manifestó su entusiasmo de

---

<sup>90</sup> Ortiz Hernán, Sergio, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica. II. La rueda rumorosa*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1988, p. 192-197.

<sup>91</sup> *Excélsior*, jueves 24 de junio de 1937.

forma clara y decidida. *Consideramos la nacionalización de los Ferrocarriles como un paso más del fortalecimiento de su política revolucionaria en beneficio del pueblo mexicano, constituyendo además una positiva actitud antiimperialista.*<sup>92</sup> Con ello se consolidó una vez más la alianza entre los trabajadores y el gobierno, se aplaudió la nacionalización y la política obrera cardenista, se consideraron adecuadas las medidas tomadas en beneficio de los obreros y del pueblo de México.

La posición política de los pequeños grupos que integraban al PCM no fue homogénea, hasta cierto punto fue contradictoria. En lo general se apoyó la nacionalización y la política obrera del gobierno. Pero donde existieron diferencias poco claras. En lo inmediato los trotskistas apoyaron la decisión del gobierno; pero la cúpula señaló algunas deficiencias.

El Partido Comunista Mexicano había saludado la expropiación ferroviaria del presidente Cárdenas “como un paso muy importante de carácter nacionalista revolucionario”. Con el mismo entusiasmo apoyó en un principio a la Administración Obrera, aunque no por mucho tiempo.<sup>93</sup>

Otro tema abordado en el interior del PCM, fue el de la creación de la Administración Obrera de Ferrocarriles Nacionales. No hubo oposición a su creación, por considerarlo que era continuidad de la política obrera cardenista y en beneficio de los trabajadores.

La nacionalización y administración obrera fueron creadas bajo los límites del control del Estado. Cárdenas dejó en claro ante los ferrocarrileros que no se les estaba entregando la empresa, con la creación de la Administración Obrera, sino que ella formaba parte del patrimonio nacional y que ellos intervendrían en su administración.<sup>94</sup> Dicha medida fue plasmada en los nuevos contratos colectivos.

---

<sup>92</sup> *Excélsior*, viernes 25 de junio de 1937.

<sup>93</sup> Ortiz Hernán; Sergio, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. II. La rueda rumorosa*, Ferrocarriles Nacionales de México, tomo II, México, 1974, p. 205. Se debe consultar, para ampliar la información y conocer más sobre el debate entre trotskistas, marxistas y anarcosindicalistas, la siguiente bibliografía: “la administración obrera en las empresas. Marxismo versus anarco-sindicalismo”, de Miguel Ángel Velasco, y “Los sindicatos en la administración de las industrias”, de Rodrigo García Treviño. Se encuentran en el libro *Historia obrera, Cehsmo*, segunda época vol. 6, núm. 23, México, diciembre de 1981.

<sup>94</sup> *Excélsior*, sábado 26 de junio de 1937.



El acuerdo dictado por el Presidente Cárdenas a la Secretaría de Gobernación, para que ésta proceda sin pérdida de tiempo a formular el decreto de adiciones y reformas a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, incluyendo el Departamento Autónomo de los Ferrocarriles Nacionales de México.<sup>95</sup>

Los ferrocarrileros se encargaron de organizar la administración de la empresa y del sindicato. Dejaron atrás años de crisis política y de desorganización sindical. Nunca el gobierno había concedido el cargo de administrar una empresa a sus trabajadores. Tal medida fue un hecho histórico.

La nueva etapa de los ferrocarrileros, al frente del sindicato y de la administración de la empresa, inició el 1 de mayo de 1938 y concluyó a finales de 1939. Cárdenas desde el principio impuso compromisos, funciones y limitaciones a la administración obrera. *El 1 de mayo del mismo año -1938- se constituyó la Administración Obrera de los Ferrocarriles de México como una corporación pública descentralizada del Gobierno federal y con personalidad jurídica distinta de la del Sindicato de los ferroviarios.*<sup>96</sup>

Esto significó una doble responsabilidad para los trabajadores, quienes contaban con una larga experiencia en la lucha obrera, pero no así en el terreno administrativo. *Durante esta etapa se definen los límites del control obrero, los compromisos a que se obliga la nueva administración y el papel de la empresa nacionalizada y administrada por los trabajadores dentro del proyecto gubernamental.*<sup>97</sup>

Los nuevos administradores de Ferrocarriles Nacionales fueron herederos de fuertes y abundantes problemas económicos. Por ejemplo, durante la huelga de 1936 se tomó el acuerdo de incrementar el salario y de hacer valer los derechos laborales. Al año siguiente diferentes secciones sindicales se manifestaron para exigir el cumplimiento de lo pactado y amenazaron con tomar las medidas necesarias para hacer justicia.

---

<sup>95</sup> *Excélsior*, sábado 26 de junio de 1937.

<sup>96</sup> *Ibidem.*, p. 196.

<sup>97</sup> López Pardo, Gustavo, *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*, IIE-UNAM Ediciones El Caballito, México, 1997, p. 16-17

La Administración Obrera intentó solucionar la demanda salarial, otorgando dos millones y medio de pesos anuales, para satisfacer el compromiso contraído en 1936. No todas las secciones de ferrocarrileros estuvieron de acuerdo, porque dicho recurso económico no benefició a todas las secciones. La inconformidad transitó por la vía de la protesta, la amenaza, hasta llegar al tema de atentar en contra de las instalaciones sindicales.

Esto dio lugar a un hecho inaudito en la historia del Movimiento Obrero en México. Un grupo de trabajadores de salarios bajos llegó a apedrear el edificio de su propio Sindicato, como medio de exigir que los dos millones y medio de pesos se aplicaran exclusivamente a dicho sector de trabajadores. Como respuesta hubo conatos de paro de los oficinistas y los patieros llegaron a decir: si los de los de salarios bajos obtuvieron lo que querían apedreando el sindicato, nosotros los incendiaremos para que se nos escuche.<sup>98</sup>

La dinámica tradicional de protesta y de exigencia laboral, presente en los ferrocarrileros, se hizo escuchar durante los años de la administración obrera. Los inconformes no consideraron las repercusiones negativas que provocaba, como tampoco tomaron en cuenta que eran sus propios compañeros a los que se dirigían.

Los cambios estructurales realizados en Ferrocarriles Nacionales, superó la crisis política, pero no tuvo el mismo resultado en la parte económica, se buscó una alternativa distinta, porque el endeudamiento heredado lo exigió. Ello dificultó aún más el desempeño de la nueva administración. Sumado a lo anterior se enfrentó el servicio de pasaje, el de transporte de carga, para empezar a fortalecer y hacer crecer a la empresa.

Al recibir el Sindicato Ferrocarrilero la administración de la empresa ha tenido que reconocer una deuda fantástica. Para satisfacerla ha entregado ya veinte millones de pesos pero para esto ha tenido que dejar de cumplir demandas urgentes de los trabajadores y ha tenido que descuidar la recuperación del equipo y la vía. La suspensión del pago de la deuda no está en manos del Sindicato.<sup>99</sup>

La crisis económica de la empresa de Ferrocarriles Nacionales se convirtió en un verdadero problema para la nueva administración. A ello se sumaron varios

---

<sup>98</sup> *Ibidem.*, Colección PCM, Caja 13, Exp. 05.

<sup>99</sup> *Ibidem.*, Colección PCM, Caja 13, Exp. 05.

elementos. Primero, no se contaba con la formación necesaria para ser administradores; segundo, no se pudo evitar el pago de la deuda; tercero, el doble papel de los ferrocarrileros-administradores los llevo a un callejón sin salida.

## **Conclusiones**

La participación de rebelión ferrocarrilera fue fundamental en el proyecto que emprendió Cárdenas, para organizar a la sociedad mexicana a través del sistema corporativo. Dio un sentido de crítica política a la gran organización obrera corporativa, la CTM.

Los ferrocarrileros generaron diversas ideas y contribuyeron de forma significativa en el parteaguas obrero de 1936-1940. Lograron reorganizar al movimiento obrero a nivel nacional, para dar vida a la paradoja de control obrero por parte del Estado y silenciar a la rebelión ferrocarrilera. Aceptaron mejores condiciones laborales, económicas y políticas, superaron la etapa de crisis, de violencia, de corrupción que padecieron años anteriores; pero al mismo tiempo renunciaron a su libertad política.

La CTM fue el resultado más exitoso de la política de línea de masas, de esa forma se impuso una política de control obrero en todo el país, que fue aceptado por los trabajadores por los beneficios laborales y sindicales que obtuvieron. Sin embargo, eso no significó la eliminación de la rebelión ferrocarrilera.

Los sindicatos de industria fueron el eslabón fundamental para que Cárdenas lograra su independencia política de Plutarco Elías Calles. Los electricistas fueron los convocantes del movimiento de oposición al callismo, pero, fueron los ferrocarrileros los encargados de incorporar su cultura de protesta y de lucha sindical en el proceso de reorganización del movimiento obrero.

Todos los esfuerzos del Congreso de Unificación quedaron plasmados en la constitución del Comité Nacional Ejecutivo. Su estructura vertical, jerárquica, de vigilancia sobre las organizaciones sindicales y federales, permitieron la elección

de nuevos líderes obreros, encargados de llegar a acuerdos directos con las empresas y con el Presidente en las grandes decisiones nacionales; lo cual generó el desplazamiento de las masas trabajadoras.

La CTM inició una nueva etapa del proceso de dominación sobre la clase obrera. Cárdenas fomentó dicha tradición para solucionar los problemas laborales, habló siempre con los líderes sindicales y desplazó la participación de los trabajadores. Los líderes incrementaron su poder notablemente ante las propias masas que veían como su organización participaba, mediante el trato directo de sus dirigentes con el presidente en las grandes decisiones nacionales.

La estructura de organización de masas, continuó vigente durante los sexenios posteriores, pero se radicalizó para incrementar el control sobre los sindicatos, fortaleciendo el corporativismo autoritario. En 1939, los trabajadores apoyaron la política de unidad nacional, momento en cual renunciaron al derecho de huelga a cambio de la reciprocidad patronal para la justa solución de los conflictos de trabajo. Se abrió un nuevo capítulo para negociar entre el capital y el trabajo en el sentido vertical y centralizado entre las cúpulas sindicales, para tomar decisiones sobre los trabajadores.

## Capítulo II

### La dura travesía de la rebelión ferrocarrilera, 1940-1948.

Entre 1940 a 1958, escribe Soledad Loaeza, *Clases medias y política en México*, que la “continuidad” fue el rasgo dominante de los tres gobiernos que se relevaron en el poder.<sup>100</sup> A lo largo de dicho periodo, los ferrocarrileros no fueron pasivos ante la estructura explotadora, autoritaria e injusta que se les impuso, como parte de la estrategia para impulsar la Unidad Nacional y el Desarrollo Industrial Nacional.

### Unidad Nacional

La Unidad Nacional como tema de análisis se aborda en dos sentidos. Primero, desde el punto de vista político, para comprender la aceptación del sector obrero en apoyo a la propuesta del gobierno en el plan de desarrollo industrial. Segundo, se estudia la rebelión ferrocarrilera ante la estrategia de desarrollo industrial, como forma de protesta y de resistencia ante la injusta estructura que se impuso para el control y explotación del sector obrero.

El presidente Manuel Ávila Camacho (1940-1946) fue heredero de los cambios que promovió Lázaro Cárdenas (1934-1940). 1938 fue un año clave por dos reformas fundamentales: primero, la reforma al Partido Nacional Revolucionario (PNR), para convertirlo en Partido de la Revolución Mexicana (PRM), integrado por cuatro sectores: obrero, campesino, militar y popular. Segundo, la expropiación petrolera se convirtió en la culminación de la agenda reformista. A partir de esos eventos el gobierno se desplazó hacia la modernización, hacia la unidad nacional y hacia la institucionalización política de las fuerzas sociales que contribuyeron en su movilización.

Para el gobierno de Cárdenas los sindicatos de industria fueron la mayor fuerza de poder político, de ese respaldo dependió su mandato. Por dicha razón los obreros tuvieron una participación fundamental en la política de masas, en la

---

<sup>100</sup> Loaeza, Soledad, *Clases medias y política en México. La querrela escolar, 1959-1963*. El Colegio de México, México, 1999, p. 119.

Confederación de Trabajadores de México, (CTM) y, en el PRM. La incorporación al gobierno de los obreros generó contradicciones. La unidad obrera se contradijo con la fragmentación de los sindicatos de industria, sus dirigentes pensaban de forma diferente el futuro del movimiento obrero.

En el Teatro Hidalgo, Hernán Laborde, en tiempos del cardenismo pronunció un discurso en la asamblea de los ferrocarrileros, donde manifestó su apoyo a la Unidad Nacional, confirmó su lucha por la democracia sindical y expresó que era necesario conservar la unidad con el PRM y de sus organizaciones y rechazó la “división, su debilitamiento y su destrucción”<sup>101</sup>.

...unidad de la clase obrera, unidad de los campesinos, unidad del pueblo dentro de un Partido de la Revolución Mexicana abierto a todos los mexicanos que se precien de serlo y que anhelan la unidad nacional para aplastar los restos feudales y todo intento de subyugar el país por intereses extranjeros.<sup>102</sup>

La Unidad Nacional cardenista se propuso mantener cohesionada a la sociedad en tiempos de los embates de la segunda guerra mundial. Sin embargo, las divisiones se fueron presentando. El Partido Comunista Mexicano (PCM) y la CTM diferían respecto al rumbo que debía tomar el movimiento obrero y pelearon por mantener el control. Mientras que el PRM manejó la subordinación corporativa de los trabajadores organizados y continuó con su rechazo permanente al Partido Comunista. A pesar de lo anterior, el Comunista Mexicano se pronunció a favor de la “unidad a toda costa”, provocando la domesticación de la izquierda.

El dirigente ferrocarrilero Hernán Laborde declaró que al apoyar al PRM se hacía la defensa de la Revolución Mexicana, del gobierno y de las instituciones. La visión de Laborde fue similar a la que emitió la dirigencia del PCM y, la de los grupos e individuos revolucionarios, progresistas y demócratas.<sup>103</sup> El sector obrero fue convencido para que diera su apoyo al proyecto de desarrollo industrial nacional. Al respecto, Blanca Torres argumenta.

---

<sup>101</sup> Laborde, Hernán, *Paz y trabajo, no violencia ni sangre*, Editorial Popular, México, 1939, p. 7. Archivo Histórico de CEMOS, Colección PCM, Caja 13, exp. 12.

<sup>102</sup> *La Voz de México*, Miércoles 1 de febrero de 1939, No. 135, Primera Plana y pág. 10. Archivo Histórico de CEMOS, Colección PCM, Caja 13, Exp. 01ª.

<sup>103</sup> Laborde, Hernán, *Paz y trabajo, no violencia ni sangre*, Editorial Popular, México, 1939, p. 7. Archivo Histórico de CEMOS, Colección PCM, Caja 13, exp. 12.

...la unidad nacional, llevada al terreno económico como un esfuerzo de conciliación de los grupos que habían sido afectados o estaban descontentos por las políticas cardenistas, se había empezado a buscar ya desde los discursos de Ávila Camacho como candidato a la presidencia...<sup>104</sup>

Ávila Camacho continuó con la estrategia del Pacto Unidad Nacional<sup>105</sup>, pero le dio un giro para evitar los enfrentamientos entre los diferentes sectores de la sociedad. Comprometió a los factores de la producción a colaborar con el triunfo de la democracia ante la amenaza nazi fascista. En la primera etapa de la estrategia los obreros se subordinaron y apoyaron; lo cual no significó que dejaran de existir ciertos brotes de inconformidad obrera, pero no estuvieron generalizados.

Valentín Campa, en la Mesa Redonda Marxista de 1947, criticó la política de Unidad Nacional, expresó que “era aceptable en la lucha contra el fascismo, pero no tenía ningún caso defender la “unidad en el hambre”.<sup>106</sup> La opinión de Campa no fue retomada por toda la izquierda, pero sí por un sector importante de los ferrocarrileros.

Con Cárdenas los empresarios y terratenientes fueron desplazados; pero con Ávila Camacho fueron incorporados a la política nacional y desplazados las organizaciones obreras y campesinas. Se impuso un clima de seguridad social con la intención de alentar la inversión privada y se buscó reducir el número de huelgas.

La huelga es la forma de resistencia obrera fundamental. Es el medio por el cual los obreros luchan por sus derechos laborales contra la violación a los contratos colectivos, los despidos, los abusos, el charrismo, la injusticia laboral, enfrentan a los explotadores, manifiestan su enojo, dan a conocer sus demandas sindicales, logran liberar sus ataduras impuestas por la burguesía y por la clase

---

<sup>104</sup> Torres Ramírez, Blanca, *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1940-1952. México en la Segunda Guerra Mundial*, Colegio de México, México, 1979, p. 273.

<sup>105</sup> Loyola Díaz, Rafael, “Manuel Ávila Camacho: el preámbulo del constructivismo revolucionario”, en *Gobernantes mexicanos II: 1911-2000*, FCE, tomo II, México, 2008, p. 220.

<sup>106</sup> Carr, Barry, *La izquierda mexicana a través del siglo XX*, Era, México, 1992, p. 168.

explotadora. Sin la huelga, sin la resistencia los obreros se habrían convertido en esclavos, en seres sin conciencia política.

La resistencia obrera fue eliminada al cambiar las “disputas gremiales”, para promover “el respeto a la propiedad privada”<sup>107</sup> y generar beneficios económicos para la clase empresarial. Cuando ingresaron materias primas agrícolas y minerales a gran escala, para la elaboración de materiales para la guerra se generaron ganancias que incrementaron la producción de herramientas, de capitales y de créditos, fueron los inicios del desarrollo industrial nacional.<sup>108</sup>

El control sobre las masas trabajadoras significó que los empresarios obtuvieran mayor poder sobre los trabajadores. Fue el momento cuando la iniciativa privada obtuvo garantías de estabilidad y paz social. Blanca Torres lo explica de la siguiente forma.

...controlar el movimiento obrero reducir el número de huelgas y contener los salarios. Después de obtener los resultados deseados en los dos primeros años (con una reducción espectacular del número de huelgas), en 1943 y 1944 la inflación habría de provocar una nueva ola de conflictos y de forzar algunos aumentos de salarios, aunque en los últimos años se volvió a lograr una relativa calma.<sup>109</sup>

El golpe al movimiento obrero ocurrió a mediados del mes de septiembre de 1943, cuando se expidió el *decreto presidencial prohibiendo la suspensión “ilegal” de labores por parte de los trabajadores*.<sup>110</sup> Fue la eliminación de los derechos fundamentales de los obreros, establecidos en la Constitución de 1917. Se prohibió el derecho a emplazamiento a huelga, se dejó sin protección legal a la clase trabajadora, para garantizar paz social a la iniciativa privada y mantener bajos salarios. Esto fue el detonante de la rebelión ferrocarrilera. Explica Roger D. Hansen lo siguiente.

El incremento de los salarios quedó muy atrás del aumento de los precios, por dos razones: Primero, la emigración de las áreas rurales a las urbanas significó, para los

---

<sup>107</sup> Reyna, José Luis, et. al. *Tres estudios sobre el movimiento obrero mexicano*, Colegio de México, México, 1976, p. 52.

<sup>108</sup> También de la agricultura y la minería.

<sup>109</sup> Torres Ramírez, Blanca, *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1940-1952. México en la Segunda Guerra Mundial*, Colegio de México, México, 1979, p. 285.

<sup>110</sup> Basurto, Jorge, “Del avilacamachismo al alemanismo (1940-1952)”, en *La clase obrera en la historia de México*, UNAM, México, 1996, p. 21.



sectores industriales y de servicios, una oferta de mano de obra casi infinitamente elástica. En segundo lugar, para mediados de la quinta década el movimiento obrero mexicano estaba firmemente controlado por el Partido Revolucionario Institucional y la élite gobernante que lo dominaba.<sup>111</sup>

Para la rebelión ferrocarrilera la Unidad Nacional significó la transición hacia “las formas más características de la organización y los mecanismos de control que aquejan actualmente a la clase obrera.”<sup>112</sup> Fue la imposición de una estructura autoritaria, explotadora y humillante.

Ávila Camacho envió el 18 de septiembre de 1941, al Congreso de la Unión la propuesta de ley del “delito de disolución social”. La cual fue aprobada en octubre y promulgada el 14 de noviembre de 1941. Fue un instrumento penal para la seguridad nacional que sirvió como marco legal para poner en marcha el proceso judicial contra quien se opusiera contra el régimen.<sup>113</sup>

¿Cuáles fueron los elementos fundamentales que permitieron la existencia de dicha ley del delito de disolución social? Primero tomar en cuenta que fue aprobada en el contexto de la segunda guerra mundial. Segundo, su aprobación responde a una especie de protección contra cualquier intento de intervención internacional, en particular contra la intervención del fascismo. Tercero, frenar las manifestaciones de la llamada Acción Revolucionaria Mexicanista y la Unión Sinarquista.

Al finalizar la segunda guerra mundial, en 1945, dicha ley del delito de disolución social se debió de abrogar, ya no existía ninguna amenaza de alguna intervención internacional al país, pero no ocurrió así. Al contrario, dicha ley sirvió para reprimir y encarcelar a los disidentes políticos y aquellos obreros, estudiantes e intelectuales que impulsaran la independencia política de los trabajadores frente al Estado y cuestionaran el orden establecido.

¿Qué dice el delito de disolución social?

---

<sup>111</sup> D. Hansen, Roger, *La política del desarrollo mexicano*, Siglo XXI, México, 1975, p. 70.

<sup>112</sup> Loyo, Aurora, *El movimiento obrero y la segunda guerra mundial*, en *Memorias del encuentro sobre historia del movimiento obrero*, Universidad Autónoma de Puebla, México, 1984, p. 219

<sup>113</sup> Favela Margarita, “Sistema político y protesta social: Del autoritarismo a la pluralidad”, en Ilán Bizberg y Francisco Zapata, coordinadores, *Los grandes problemas de México. VI. Movimientos sociales*, Colegio de México, México, 2012, p. 109-110.

Se aplicara prisión de dos a doce años y multa de mil a diez mil pesos al extranjero o nacional mexicano que en forma hablada o escrita, o por cualquier otro medio, realice propaganda política entre extranjeros o entre nacionales mexicanos difundiendo ideas, programas o normas de acción de cualquier gobierno extranjero que perturben el orden público o afecten la soberanía del Estado mexicano.<sup>114</sup>

La ambigüedad del artículo 145 abrió la posibilidad para acusar a cualquier ciudadano de violar la norma, podía ser detenido y castigado. Miguel Alemán reformó el famoso artículo 145 del Código Penal Federal, para incrementar la represión contra el movimiento social.

...el artículo 145 del Código Penal es ampliado por Miguel Alemán. Además de penalizar actos que tiendan a producir rebelión, sediciones o asonadas, como lo había consignado Ávila Camacho en tiempos de la unidad nacional y la guerra contra el fascismo, Alemán está dispuesto a encarcelar a todo aquel que induzca o realice actos de sabotaje, subverta la vida institucional del país o efectúe actos que perturben el orden o la paz pública. Ambiguo, el artículo 145 se utiliza para encarcelar a los líderes sindicales independientes que se enfrentan al gobierno y a su antipopular política económica.<sup>115</sup>

El delito de disolución social fue conservado durante tres décadas de 1941 a 1969 para reprimir, para mantener bajo control a la oposición. Así se actuó de forma brutal contra el movimiento obrero, contra los maestros, contra los líderes de izquierda. Una de las múltiples aportaciones que dio el movimiento estudiantil de 1968 para sociedad fue el de haber logrado la derogación de los artículos 145 y 145 bis del Código Penal Federal, en 1969.

Por otro lado, la administración de Miguel Alemán<sup>116</sup> interpretó el espíritu de la Guerra Fría y en consecuencia actuó bajo el concepto de “justicia social”. Tanto los ferrocarrileros, petroleros y mineros fueron los más agraviados por la política obrera alemanista.

---

<sup>114</sup> Aguayo Quezada, Sergio 1968. *Los archivos de la violencia*, Grijalbo Reforma, México, 1998, p. 69.

<sup>115</sup> Aguirre, Teresa y Ávila, José Luis, El cachorro de la revolución, en *Nueva Burguesía 1938-1957, México, un pueblo en la historia 5*, Alianza Editorial, México, 1997, p. 92.

<sup>116</sup> “Para Daniel Cosío Villegas el poder del presidente aumenta mucho por la creencia, general entre los mexicanos de cualquier clase social, de que puede resolver cualquier problema “con sólo querer proponérselo”. Afirma que México es la única república del mundo gobernada por una monarquía sexenal absoluta: “Y la circunstancia de que para ser presidente sea preciso pertenecer a la familia revolucionaria, ha llevado al comentarista chocarrero a afinar la definición anterior diciendo que se trata de una monarquía absoluta sexenal y hereditaria en línea transversal.” Jorge Carpizo, *El presidencialismo mexicano*, Siglo XXI, México, 1978, p. 29.

La clase obrera pronto supo lo que significaba “justicia social”. En los marcos de la movilización de los sindicatos de industria, contra la carestía y por incrementos de los salarios carcomidos por la inflación, se produce la devaluación del peso en 1948, cuando pasa de 4.85 a 8.65 por dólar. Las movilizaciones contra la devaluación aumenta; particularmente importante es la combatividad de los ferrocarrileros, quienes pronto reciben la respuesta estatal: el charrazo, es decir, la imposición de líderes sindicales espurios por medio de la represión abierta. En diciembre de 1949 los petroleros corren la misma suerte y en 1951 la huelga de los mineros de Nueva Rosita sufre también la represión como respuesta a sus demandas.<sup>117</sup>

La política obrera alemanista, amparada en la “justicia social”, actuó bajo el respaldo de los artículos 145 y 145 bis del Código Penal Federal, en el contexto de la guerra fría, adaptó dos entes políticos a sus necesidades: la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y el Partido Revolucionario Institucional (PRI).

## **1.2. Eliminación de la Administración Obrera en Ferrocarriles Nacionales de México**

Manuel Ávila Camacho eliminó la participación de los obreros en la administración de la empresa de Ferrocarriles Nacionales, dicha medida la justificó con lo poco exitosa que fue la experiencia de los ferrocarrileros en el área administrativa. Impuso nuevo personal para la administración, con nuevas leyes, con el propósito de otorgar un mejor servicio de transporte de carga y de pasajeros.

El 31 de diciembre de 1940 entró en vigor la reforma que modificó la estructura de la Administración Obrera de Ferrocarriles Nacionales de México. Fue la eliminación formal de la presencia de los trabajadores en la dirección de la empresa con la promulgación de la nueva Ley, se borró la palabra Obrera, como se había establecido durante los años de Lázaro Cárdenas, el nuevo nombre fue Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México.

El 1 de enero de 1941 inició la descentralización de los FNM. La nueva ley fue aprobada por el Congreso de la Unión el día 24 de diciembre de 1940<sup>118</sup>, con la cual se permitió el nombramiento del gerente general de la empresa, Enrique F.

---

<sup>117</sup> Aguirre, Teresa y Ávila, José Luis, El cachorro de la revolución, en Nueva Burguesía 1938-1957, *México, un pueblo en la historia* 5, Alianza Editorial, México, 1997, p. 92.

<sup>118</sup> Archivo Histórico de CEMOS, Colección PCM, Caja 13, exp. 13.

Estrada General, así dio inicio el plan de mejoramiento del sistema de transporte terrestre más importante del país.<sup>119</sup>

La Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México estará 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 de la República Mexicana, por conducto de sus Comités Generales Ejecutivo y de Vigilancia.<sup>120</sup>

El Consejo de Administración quedó subordinado al Ejecutivo Federal, tuvo la capacidad de sesionar y tomar decisiones sin la presencia de los tres integrantes del sindicato. Es decir, con ello se desplazó sistemáticamente a los ferrocarrileros. Se afirmó que *funcionará válidamente con la presencia de cuatro de sus miembros y las decisiones se tomarán por mayoría de votos de los presentes*<sup>121</sup>. Dentro de FNM mandaban los empresarios y el gobierno.

La empresa de Ferrocarriles Nacionales adquirió una estructura vertical, altamente jerarquizada y autoritaria. Se amparado en el artículo 6° de la nueva Ley, por la cual el presidente de la República tenía la facultad de nombrar al Gerente General” de la empresa. No era como en tiempos de Cárdenas, cuando los trabajadores elegían al Gerente General. A pesar de que las reformas afectaron drásticamente a los ferrocarrileros no se inconformaron, aceptaron pacientemente.

El artículo 12° de la nueva Ley le autorizó al gobierno intervenir en asuntos laborales y mantener control sobre la misma.

---

<sup>119</sup> El plan de mejoramiento y fortalecimiento del servicio de Ferrocarriles Nacionales de México, bajo la administración de Enrique F. Estrada, autorizó la compra de 27 locomotoras, 2071 carros de carga y 25 coches de pasajeros.

<sup>120</sup> “Ley promulgada el 31 de diciembre de 1940 (D.O., 31 de diciembre de 1940) que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México”, en Ortiz Hernán; Sergio, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. II. La rueda rumorosa*, Ferrocarriles Nacionales de México, tomo II, México, 1974, p. 360.

<sup>121</sup> “Ley promulgada el 31 de diciembre de 1940 (D.O., 31 de diciembre de 1940) que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México”, en Ortiz Hernán; Sergio, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. II. La rueda rumorosa*, Ferrocarriles Nacionales de México, tomo II, México, 1974, p. 360.

El Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, designará dos controladores que tendrán a su cargo la vigilancia de la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México. Los controladores gozaran de las más amplias facultades para examinar la contabilidad, los libros de actas y demás documentación.<sup>122</sup>

La vida administrativa, política y económica del sector ferrocarrilero se puso bajo control del gobierno de Ávila Camacho. Pero, fue el Presidente Miguel Alemán Valdés quien eliminó de forma definitiva la presencia de los ferrocarrileros en la dirección de la empresa, con la promulgación de la Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México, el 11 de diciembre de 1948. Fue la vía para crear el “organismo público descentralizado” de FNM.

## **2. Los obreros ante el plan de desarrollo industrial nacional**

Al iniciar los años cuarenta se abandonó el Programa Nacionalista Popular, vigente durante el periodo cardenista, para dar impulso al plan de Desarrollo Industrial Nacional en el periodo de Ávila Camacho. El plan industrial se puso en manos de los empresarios mexicanos y de los inversionistas extranjeros, (los primeros se vieron amenazados por los segundos). El crecimiento económico estuvo enlazado con el proyecto de modernización a través de la industrialización.<sup>123</sup>

El plan de desarrollo industrial fue justificado por diversos intelectuales, como J. Iturriaga y Enrique González Pedrero, entre otros. Fundamentaron la necesidad de colaboración entre los trabajadores y la burguesía. La realidad rebasó sus análisis, “durante el periodo 1940-60 el nivel de explotación en el país, se elevó en 134%”<sup>124</sup>

Lo que empeoró la relación entre los trabajadores, los empresarios y el gobierno fue el cambio del Programa Nacionalista Popular por la estrategia de

---

<sup>122</sup> “Ley promulgada el 31 de diciembre de 1940 (D.O., 31 de diciembre de 1940) que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México”, en Ortiz Hernán; Sergio, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. II. La rueda rumorosa*, Ferrocarriles Nacionales de México, tomo II, México, 1974, p. 361.

<sup>123</sup> Gracida Romo, Elsa Margarita, *El programa industrial de la Revolución*, Facultad de Economía, IIE, 1994, p. 29.

<sup>124</sup> Visgunova, I., *La situación de la clase obrera en México*, Ediciones de Cultura Popular, México, 1978, p. 99

Desarrollo Industrial Nacional. La estrategia perjudicó a los obreros y benefició a los empresarios, estableció que la mano de obra fuera barata. Fue cuando la iniciativa privada obtuvo garantías para su inversión. Elsa Gracida lo explica.

Impulsar en profundidad un proceso de acumulación de capital industrial –señala un autor- extraña proponerse varios objetivos: ampliar desde el punto de vista financiero la cantidad de recursos disponibles a invertirse en manos del sector social encargado de concretar la acumulación; propiciar la existencia de una capacidad real de acumular, es decir, garantizar las condiciones técnicas (medios de producción y tecnología) que hacen posible la acumulación: abaratar el valor del capital (divisas, fuerza de trabajo, infraestructura e insumos como el petróleo y la energía eléctrica) lo suficiente para lograr los niveles de rentabilidad requeridos...<sup>125</sup>

Cuando la economía nacional empezó a crecer se benefició a la iniciativa privada; pero fueron los trabajadores los que resintieron, porque se “abarató la fuerza de trabajo”, bajos salarios. Ante dicha situación, los ferrocarriles manifestaron su oposición silenciosamente, pero firme y posteriormente recurrieron a la movilización nacional.

Explica Elsa Gracida que el objetivo de industrializar al país se dio en “*beneficio y bajo el impulso decidido de las energías vitales de la iniciativa privada.*” Momento considerado por algunos autores, como el abandono de los principios de la Revolución Mexicana:

Delegar la conducta económica al sector empresarial, con todas las implicaciones que ello tiene para la vida social y política, no fue sólo un error histórico, como lo catalogaría Cosío Villegas años más tarde. En realidad constituía una clara manifestación de lo que en los cuarenta Jesús Silva Herzog llamó primero la crisis y después la muerte, de la Revolución Mexicana.<sup>126</sup>

Una de las múltiples formas que el gobierno empleó, para cumplir con el objetivo de impulsar el desarrollo industrial, bajo la dirección de la iniciativa privada, fue el de ofrecer mano de obra barata, mantener el control de los movimientos gremiales y garantizar un clima de paz social. Esas características

---

<sup>125</sup> Gracida Romo, Elsa M. *El programa industrial de la Revolución*, IIE-UNAM, 1994, p. 30.

<sup>126</sup> Gracida Romo, Elsa Margarita, *El programa industrial de la Revolución*, Facultad de Economía, IIE, 1994, p. 29.

Se pueden consultar los textos de Cosío Villegas, Daniel, “La Revolución Mexicana, entonces y ahora” en Stanley Ross (ediciones e introducción), *¿Ha muerto la Revolución Mexicana?*, Ed. Premia Editora, 1978, pp. 125-134. También el de Silva Herzog, Jesús, “La Revolución Mexicana está en crisis”, Cuadernos Americanos, México, 1943.

marcaron la reforma a la Ley Federal del Trabajo y la creación de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Fue evidente la situación adversa para el movimiento obrero, sin embargo, sus líderes aceptaron unirse al proyecto de desarrollo económico nacional. Vicente Lombardo Toledano, fue pieza clave para convencer a los trabajadores de apoyar e impulsar el programa del gobierno, para mejorar la economía nacional.

Fidel Velázquez ocupó el cargo de secretario general de la CTM, de 1941 a 1947, cargo que ocupó hasta su muerte, salvó en el periodo de 1947 a 1952, cuando Fernando Amilpa fue su secretario general. Acudió a Palacio de Bellas Artes, en 1944, en representación del sector obrero.

El 5 de septiembre de 1944, la Confederación de Trabajadores de México (CTM), la Confederación Nacional Campesina (CNC), y la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP), reunidas en Bellas Artes, presentan, por voz de Vicente Lombardo Toledano, el documento “Nuevo Programa del Sector de México”, también conocido como Programa de la Revolución Mexicana en la Post-Guerra. Durante su exposición, el líder obrero reflexiona sobre la historia de nuestro país y señala como las causas explicativas de su atraso: la pobreza de la tierra, la supervivencia de un régimen esclavista-feudal y la intervención imperialista.<sup>127</sup>

En el contexto de finales de la segunda guerra mundial, los trabajadores y los empresarios organizados en las cámaras industriales, ratificaron su decisión de trabajar para cumplir con el objetivo de industrialización nacional, se pronunciaron a favor del Pacto Obrero-industrial.<sup>128</sup>

El 7 de abril de 1945 se dio a conocer el Pacto Obrero Industrial, acuerdo tomado entre la Cámara Nacional de la Industria de Transformación (CNIT), la Confederación de Cámaras Industriales (CCI) y la Confederación de Trabajadores

---

<sup>127</sup> Gracida Romo, Elsa Margarita, *El programa industrial de la Revolución*, Facultad de Economía, IIE, 1994, p. 54.

<sup>128</sup> En 1945 Manuel Ávila Camacho opinaba: “Los industriales y los obreros de México hemos acordado unirnos, en esta hora decisiva para los destinos de la humanidad y de nuestra Patria, con el objeto de pugnar juntos por el logro de la plena autonomía económica de la Nación, por el desarrollo económico del país y por la elevación de las condiciones materiales y culturales en que viven las grandes masas de nuestro pueblo. Con estos fines superiores deseamos renovar, para la etapa de la paz, la alianza patriótica que los mexicanos hemos creado y mantenido durante la guerra, para la defensa de la independencia y de la soberanía de la Nación, bajo la política de unidad nacional preconizada por el Presidente General Manuel Ávila Camacho.” En *Revista sobre Relaciones Industriales y Laborales* / N° 44 / 2008. Sobre el Pacto Obrero Industrial. Manuel Ávila Camacho, Abril de 1945. p.227-228.

de México (CTM). Tuvo la aprobación del gobierno de Manuel Ávila Camacho. En el documento se explicaron los objetivos y alcances del acuerdo, se dejó en claro que se habían unido para “pugnar juntos por el logro de la plena autonomía económica de la nación, por el desarrollo económico del país y por la elevación de las condiciones materiales y culturales en que viven las grandes masas de nuestro pueblo.”

Además, los empresarios argumentaron que aprovecharían la etapa de paz social y de unidad nacional, para fomentar el desarrollo y fortalecimiento de la economía nacional, en beneficio de la sociedad en su conjunto, otorgándole mejores servicios de salud y educación.

El Pacto adquirió diferentes matices, fue una protección para los empresarios mexicanos y al mismo tiempo fue el medio que permitió su incorporación a los cambios económicos e industriales. También fue en su origen una defensa para las empresas medianas, pequeñas y de nueva creación y sirvió como un resguardo para el futuro mandatario: Miguel Alemán Valdés a quien se le impulsó su candidatura.

...refrendaron su apoyo a la política gubernamental y se comprometieron a establecer una alianza de clases duradera que garantizara una rápida industrialización, y fortaleciera la independencia nacional y las condiciones de vida de las clases populares...<sup>129</sup>

Otro aspecto del pacto fue que la clase empresarial obtuvo el aval del gobierno para que iniciara y mantuviera el control del proceso de desarrollo industrial nacional. En particular quedó claro que la promesa fue fortalecer las condiciones de vida de las clases populares; pero no se cumplió<sup>130</sup>.

---

<sup>129</sup> Aguirre, Teresa y Ávila, José Luis, El cachorro de la revolución, en *Nueva Burguesía 1938-1957, México, un pueblo en la historia 5*, Alianza Editorial, México, 1997, p. 83.

<sup>130</sup> “En opinión de Arturo González Cosío, las causas de un mayor poder en el ejecutivo mexicano son de índole diversa, a saber:

1. La estructura del partido oficial, del que el presidente de la república es jefe indiscutible.
2. El debilitamiento de los caciques locales y regionales.
3. La unidad burocrática de las centrales campesinas y obreras.
4. El debilitamiento del ejército como instrumento político de sus jefes.
5. La creciente centralización impositiva en asuntos fiscales.
6. El aumento de medios y vías de comunicación.



...la firma del pacto, lo cual se hizo el 7 de abril de 1945... ...se asentaba que los industriales y los obreros de México habían acordado unirse “con el objeto de pugnar juntos por el logro de la plena autonomía económica de la Nación, por el desarrollo económico del país y por la elevación de las condiciones materiales y culturales en que viven las grandes masas de nuestro pueblo.”<sup>131</sup>

El dirigente ferrocarrilero Valentín Campa no estuvo de acuerdo con la firma del Pacto, manifestó su inconformidad al expresar que no era “posible colaborar con la administración para mejorar la eficiencia y la productividad sin hacer concesiones en la defensa de los intereses de los trabajadores.”<sup>132</sup> Dejó en claro que el sindicato ferrocarrilero sería el más afectado con la nueva estructura de control obrero.

La situación de los obreros empeoró al finalizar la segunda guerra mundial. El engaño, manipulación y la represión se incrementó con el presidente Miguel Alemán (1946-1952), quien a lo largo de sus discursos de campaña declaró de forma continua que tenía interés de aprobar, difundir y colaborar con la iniciativa privada e industrial.

El plan de industrialización –declaró Alemán- que pondré en práctica –afirma en esa oportunidad-, persigue como objetivo concreto la transformación en artículos manufacturados de las materias primas que se producen y pueden producirse en el territorio nacional, mediante el concurso del capital, de los técnicos y de los trabajadores mexicanos, y el empleo de fuerza motriz, maquinaria y sustancias químicas esenciales fabricadas –hasta donde lo permitan nuestros recursos naturales- en nuestro país, sin exclusión de la cooperación técnica y financiera que podamos recibir.<sup>133</sup>

La promesa del periodo fue que la industrialización elevaría las condiciones materiales y culturales de las grandes mayorías de la población mexicana. De

---

7. El crecimiento hipertrófico de la capital.

“Daniel Moreno afirma que el papel predominante del ejecutivo mexicano se debe: a) a dos tradiciones de gran autoritarismo: el mundo indígena y el gobierno colonial español, b) a las facultades extra constitucionales que tiene y c) a la existencia de un partido semioficial.” En Jorge Carpizo, *El presidencialismo mexicano*, Siglo XXI, México, 2002, p. 24.

<sup>131</sup> Basurto, Jorge, “Del avilacamachismo al alemanismo (1940-1952)”, en *La clase obrera en la historia de México*, UNAM, México, 1996, p. 76.

<sup>132</sup> Carr, Barry, *La izquierda mexicana a través del Siglo XX*, Era, México, p. 163.

<sup>133</sup> Gracida Romo, Elsa Margarita, *El programa industrial de la Revolución*, Facultad de Economía, IIE, 1994, p. 66-67.

igual forma dejó ver que los ingresos de los ejidatarios, pequeños propietarios y obreros se elevarían de manera notable.<sup>134</sup>

Alemán incrementó su interés para impulsar el desarrollo industrial y dar protección a la iniciativa privada, restó importancia a los derechos laborales de los trabajadores y colocó a los sindicatos bajo el control de su gobierno. Dichas medidas no tomaron en cuenta los efectos negativos sobre los trabajadores.

En un discurso dirigido a la CTM, Alemán dijo que la empresa privada debería tener libertad completa y contar con el apoyo del Estado, siempre y cuando actuara en nombre del interés de todos. Consideraba que las propiedades deberían estar preferiblemente en manos de ciudadanos mexicanos, de conformidad con las pautas fijadas por las leyes del país; pero admitía que el capital extranjero invertido en México pudiera obtener libremente beneficios legítimos. Afirmaba que el papel del Estado era garantizar a los trabajadores el derecho a organizarse, a concretar convenios colectivos y a defenderse según fuera necesario utilizando medios justos y legales, sin recurrir a procedimientos que están fuera de la ley.<sup>135</sup>

El discurso de Alemán fue un engaño para el sector obrero. Al unir a los empresarios y a la iniciativa privada con los obreros, prometió que estos últimos se verían beneficiados con la política industrial, pero resultó todo lo contrario.

En 1946, la rebelión ferrocarrilera manifestó su oposición hacia el interior de la CTM. Participó en el proceso de cambio del Comité Ejecutivo y la postulación del nuevo secretario general. Dos corrientes se enfrentaron en dicha contienda. El grupo de Fidel Velázquez, que era altamente conservador, anticomunista y respaldó la candidatura de Fernando Amilpa. El segundo, tuvo como candidato al dirigente ferrocarrilero Luis Gómez Zepeda, quien fue apoyado por el Sindicato Ferrocarrilero, la Alianza de Tranviarios y otros sindicatos menores.

Velázquez era el secretario general en turno, tuvo la fuerza política suficiente para vetar la candidatura de Gómez Zepeda, a través de declarar que estaba de acuerdo en la renovación de dirigentes de la CTM, pero que “ninguno

---

<sup>134</sup> Gracida Romo, Elsa Margarita, *El programa industrial de la Revolución*, Facultad de Economía, IIE, 1994, p. 67.

<sup>135</sup> En H. Smith, Peter, Capítulo 7 “El imperio del PRI”, en Katz, Friedrich, et. al. *Historia de México*, Crítica, Barcelona, España, 2001, p. 336.

de los miembros del actual comité, debería participar en el siguiente. Gómez Zepeda fue miembro del Comité Nacional, y que Amilpa como presidente de la Comisión de la Comisión Política de la CTM no perteneció al Comité Ejecutivo, para la posición de Velázquez con respecto a los candidatos.”<sup>136</sup>

La lucha electoral entre Amilpa y Gómez Zepeda definió el rumbo que tomó el movimiento obrero independiente. Lombardo convocó a la unidad; mientras que a finales de 1946 el Sindicato Petrolero fue intervenido por el ejército; algunas organizaciones obreras apoyaron la decisión que tomó el presidente Alemán, así lo hizo la CROM, la CTM, entre otras.

La burguesía dividió a los sindicatos de industria, a las organizaciones obreras y a sus dirigentes con el propósito de incrementar el control ideológico y político sobre la clase obrera. Alemán se manifestó en contra de Lombardo, Velázquez y Gómez Zepeda, los acusó de oportunistas y enemigos del régimen. Eran tiempos de definiciones y las organizaciones obreras y sus dirigentes debían definir su posición política o estaban con el régimen o en contra.

La Confederación de Trabajadores de México le manifestó al Presidente Miguel Alemán su inconformidad de crear la CUT. “5/º-. PROBLEMA ELECTORAL DE LA CTM. El Comité Nacional de la Confederación de Trabajadores de México ha cuidado hasta donde le ha sido posible que esta cuestión interna se encauce dentro de las normas sindicales y auténticamente democráticas, siendo atendido por la inmensa mayoría de las Organizaciones cetemistas; pero como hay un grupo de organizaciones encabezado por Valentín Campa, Hernán Laborde y Mario Pavón Flores que han visto en este problema la oportunidad de dividir a la CTM para construir otra Central que según ellos tendrá características de organización auténticamente revolucionaria por considerar que la CTM ya las perdió, es casi seguro que ese grupo se separe definitivamente de la CTM aunque sin justificación alguna, porque la elección del Comité Nacional se hará en condiciones tales que todos los que participen en ella estarán suficientemente garantizados.”<sup>137</sup>

¿El nuevo poder corporativo desató la rebelión ferrocarrilera? La dirigencia de la CTM, generó inconformidad y dividió a sus organizaciones obreras. Algunos

---

<sup>136</sup> Rivera Flores, Antonio, “Unión General de Obreros y Campesinos de México”, en Durand Ponte, Víctor M., *Las derrotas obreras 1946-1952*, UNAM, México, 1984, p. 33.

<sup>137</sup> CTM, Secretario General Fidel Velázquez, 4 de febrero de 1947, Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 433/43.

líderes ferrocarrileros como Valentín Campa y Luis Gómez Zepeda<sup>138</sup> se opusieron al nuevo pacto de la confederación con el gobierno y denunciaron la corrupción imperante. Sin embargo, Miguel Alemán fortaleció el corporativismo, incrementó la relación de subordinación de la organización obrera hacia su gobierno, mediante la imposición del charrismo sindical, la cooptación de líderes obreros y el apoyo a la corrupción.

En 1947, al plantearse la renovación del comité nacional de la CTM, volvieron a chocar, sin posibilidad de entendimiento, la línea sectaria de los antiguos comunistas y la ciega complacencia de Lombardo hacia los llamados cinco lobitos (Fidel Velázquez, Jesús Yurén, Alfonso Sánchez Madariaga, Fernando Amilpa, Luis Quintero). Mientras Valentín Campa, con el apoyo del sindicato ferrocarrilero, se obstinaba en hacer secretario de la CTM a Luis Gómez Z., líder oportunista y sinuoso, Lombardo hacia triunfar las posiciones de Fernando Amilpa, exponente de la facción fidelista. El resultado no se hizo esperar: los ferrocarrileros se separaron de la CTM y de la Confederación de Trabajadores de América Latina; Fidel Velázquez y su grupo fueron los victoriosos en el pleito Lombardo-Campa.<sup>139</sup>

La decisión que tomaron los sindicatos de industria de separarse de la CTM, fue una demostración de fuerza que puso en alerta al gobierno de Alemán Valdés y colocó a la vanguardia del movimiento obrero a la rebelión ferrocarrilera, porque dicho sector fue la que encabezó la oposición en contra del control corporativo cetemista. Es decir, fue una protesta masiva contra la corrupción y el corporativismo represor.

La CTM se dividió, fueron atacados sus dirigentes y los grupos comunistas. En marzo de 1947 fue elegido como Secretario General a Fernando Amilpa, para el periodo 1947-1950. El Comité Ejecutivo acordó expulsar a Vicente Lombardo Toledano, impulsar el anticomunismo y antisocialismo, eran los tiempos de la Guerra Fría que impulsaba Miguel Alemán. Fernando Amilpa declaró su apoyo incondicional a Alemán.

En el XXX Consejo Nacional de la CTM, algunos dirigentes de izquierda de forma tibia manifestaron su desacuerdo con el rumbo que tomaba la central.

---

<sup>138</sup> Valentín Campa y Demetrio Vallejo investigaron a Gómez Zepeda, por enriquecimiento ilícito. *Proceso*, México, 1976, número 236.

<sup>139</sup> Fuentes Díaz, Vicente, *Desarrollo y evolución del movimiento obrero*, p. 342. Citado por Alonso, Antonio, *El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959. De la conciliación a lucha de clases*. Era, México, 1983, p. 74.

Campa fue el dirigente obrero que opuso mayor resistencia a la política represiva de Alemán. La división interna de la CTM obligó a que el STFRM saliera junto con 20 organizaciones más.

Campa líder de la rebelión ferrocarrilera y de diferentes organizaciones obreras se opusieron a Fernando Amilpa, desconocieron la dirección de la CTM, y convocaron para formar una nueva central obrera: Central Única de Trabajadores (CUT). La nueva central se propuso alcanzar los siguientes objetivos.

1. Elevación paulatina y organizada de los salarios.
2. Mejoras en los contratos colectivos.
3. Abaratamiento del costo de la vida.
4. Desaparición de los monopolios
5. Organización de la clase obrera en Sindicatos de Industria.
6. Reformas a la Ley Federal del Trabajo.

El dirigente nacional del PCM, Dionisio Encina acusó a Valentín Campa, Hernán Laborde y Miguel Ángel Velasco de divisionistas del movimiento obrero, por apoyar firmemente a Gómez Zepeda. En 1948, se unieron tres de los sindicatos de industria más fuertes del país. El Sindicato Industrial de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana, el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana, y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, anunciaron un pacto de solidaridad y ayuda. Representaban la fuerza de los sindicatos independientes, elaboraron un texto que preocupó e intimidó al gobierno de Alemán.

5 de enero de 1948.

Anoche, en el informativo que tuvo lugar en el teatro del Sindicato Telefonistas para explicar a los cuadros del movimiento obrero mexicano la situación sindical en la República de Chile, los representantes de los sindicatos Mineros, Petroleros y Ferrocarrileros, señores Rafael López Malo, Jesús Chiñas y Daniel García, hicieron el sensacional anuncio de que esas tres organizaciones, las más poderosas del país, han suscrito un pacto de amistad y ayuda mutua. El señor García, representante ferrocarrilero, expresó que en este entendimiento, no será en menoscabo de la autonomía de esas organizaciones, ya que se trata de un compromiso para la defensa de sus intereses comunes ante los adversarios que son también comunes. Dijo, además, que los tres poderosos sindicatos al suscribir este acuerdo de solidaridad, lo hacen para responder a las acechanzas y a los embates del imperialismo, empeñado hoy más que nunca en intervenir en los asuntos domésticos de los pueblos de América. El Sindicato Petrolero, a través de sus

representante, señor Jesús Chinas, recalcó la importancia del pacto desde el punto de vista de la posibilidad que entraña para una completa renovación de los métodos sindicales. Dijo que el entendimiento hacia la unificación total de la clase obrera pero sobre nuevas bases y bajo el mandato de nuevos hombres distintos a los de Amilpa, los Yurén y los Velázquez, que sólo han servido para disolver el movimiento sindical. Agregó que las organizaciones firmantes se apoyan firmemente en la lucha común para el mejoramiento de sus miembros y del país en general, sin importarle los epítetos de “comunistas” que puedan lanzarles los órganos de la prensa mercenaria. El señor López Malo, al hacer igual anuncio por parte del Sindicato de Trabajadores Mineros, manifestó que el pacto es de enorme importancia para sus organismos y en defensa de la clase obrera.<sup>140</sup>

La firma del pacto provocó que se constituyera la CUT y existiera una verdadera fuerza de oposición política a la CTM. Sin embargo, la nueva Central no tuvo un largo futuro porque en octubre de 1948, Jesús Díaz de León entonces secretario general del STFRM, acusó de haber hecho mal uso de las cuotas sindicales de los ferrocarrileros a Luis Gómez Zepeda y a Valentín Campa, para la creación de la CUT.

Mayor fue la crisis que se registró en 1948 cuando los trabajadores de los ferrocarriles protestaron contra reducciones de los salarios reales cuyo origen estaba en la devaluación del peso. El líder obrero disidente Luis Gómez Z., acababa de entregar la secretaría general del sindicato a Jesús Díaz de León, sujeto oportunista al que apodaban <<el Charro>> por su gran afición a las fiestas de rodeo de los charros. El gobierno empezó inmediatamente a apoyar a Díaz de León en su lucha contra el popular Gómez, que insistió en preparar un informe sobre los efectos de la devaluación y presentarlo a la junta de su recién formada CUT, y no al sindicato de ferroviarios. Díaz de León montó en cólera y acusó a Gómez de fraude, acusación que, curiosamente –e impropriamente- el gobierno accedió a investigar. A cambio del respaldo del presidente, Díaz de León aceptó un nuevo contrato que concedía a la gerencia el derecho de despedir hasta dos mil trabajadores cuyos empleos eran antes seguros. Con esto se creó una pauta que desde entonces se ha conocido por el oprobioso nombre de <<charrismo>>: dóciles líderes obreros venderían los intereses de los afiliados al sindicato y a cambio de ello recibirían respaldo político (y beneficios económicos) del Estado o de la gerencia (o de ambos). De esta forma se tendría a los trabajadores controlados mediante la cooptación de sus líderes, y las organizaciones consiguientes permitirían y facilitarían el avance hacia el crecimiento capitalista por medio de la industrialización.<sup>141</sup>

El 30 octubre fue encarcelado Gómez Zepeda y la CUT dejó de participar en la campaña de la creación de la nueva central y del Partido Popular. En 1950,

---

<sup>140</sup> *El Popular*, 6 de enero de 1948.

<sup>141</sup> H. Smith, Peter, Capítulo 7 “El imperio del PRI”, en Katz, Friedrich, et. al. *Historia de México*, Crítica, Barcelona, España, 2001, p. 339.

en el contexto de que las organizaciones obreras se encontraban debilitadas por los golpes a los ferrocarrileros y petroleros, Gómez Z. después de salir de la cárcel declaró que él nunca abandonó al PRI. Lo cual significó que regresó subordinado al sistema.

### **4.3. La Mesa Redonda Marxista de 1947**

La rebelión ferrocarrilera remó contra corriente, se opuso a la política obrera alemanista. En 1947, no todos aprobaron la estrategia adoptada para industrializar al país, sobre todo la Mesa Redonda de los Marxistas Mexicanos, los líderes obreros manifestaron su desacuerdo, como fueron los casos de Rafael Carrillo, Valentín Campa y Dionisio Encinas, entre otros.

Rafael Carrillo apunta que la burguesía mexicana quiere la autonomía económica para realizar “sus propios fines de clase, es decir, explotar tanto los recursos como la fuerza de trabajo de la masa obrera (...) manejar, adueñarse, usufructuar la renta nacional con exclusión del dominador extranjero.” Que tal ocurre, aunque lo atribuye sólo a la participación de comerciantes y banqueros en el pacto de unidad nacional, lo percibe Valentín Campa, vocero de Acción Socialista Unificada, cuando señala que a raíz del acuerdo se ha vuelto una “herejía” hablar de huelga, paro e incremento salarial.<sup>142</sup>

La rebelión ferrocarrilera, Campa y Dionisio Encina líder del PCM manifestaron su oposición a la estrategia de desarrollo industrial, más no al plan de desarrollo industrial nacional. Lo hicieron de una forma tímida, no tenían conciencia de clase y no contaban con un partido político de izquierda fuerte, parecía la opinión de los líderes de izquierda.

En el libro colectivo, *La izquierda en los cuarenta*, donde participaron Roger Bartra, Jorge Alonso, Miguel Ángel Velasco, María Eugenia Romero Sotelo, Valentín Campa, Arnoldo Martínez Verdugo, entre otros, analizan de manera central la importancia de la reunión que tuvieron los intelectuales, dirigentes obreros y políticos de izquierda de los años cuarenta.

La Mesa Redonda fue realizada entre el “13 al 23 de enero de 1947 y tuvo como: “Objetivos y táctica del proletariado y del sector revolucionario de México en la actual etapa de la evolución histórica del país”, con la participación del Grupo

---

<sup>142</sup> Gracida Romo, Elsa Margarita, *El programa industrial de la Revolución*, Facultad de Economía, IIE, 1994, p. 69.

Marxista de la Universidad Obrera, el Partido Comunista Mexicana y Acción Socialista Unificada, entre otras corrientes políticas.”<sup>143</sup>

La Mesa Redonda fue convocada por Vicente Lombardo Toledano en 1947, es un tema fundamental para la historia de la izquierda mexicana. En dicho encuentro se cuestionó el significado de la unidad nacional, desde la izquierda. Para algunos de los ahí reunidos significó renunciar a los objetivos exclusivos del proletariado, para establecer una alianza con la llamada burguesía progresista, así definían a la burguesía que encabezó Miguel Alemán.

La Mesa Redonda fue realizada en el Palacio de Bellas Artes, los ahí reunidos estuvieron de acuerdo en qué México debían industrializarse. Sin embargo, no todos consideraban seguir el mismo camino. Valentín Campa y Hernán Laborde consideraron que “una alternativa de lucha inspirada directamente en los principios leninistas, según los cuales el capitalismo de Estado es prácticamente la antesala del socialismo.” Era el nivel de la izquierda y sobre todo el de la dirigencia de los movimientos sociales. “José Revueltas, que en esa época era más lombardista que el propio Lombardo.”<sup>144</sup>

Los marxistas de la Mesa Redonda de 1947 no lograron escapar de la trampa teórica que implica suponer que los intereses de la clase obrera debían identificarse con las demandas por la construcción de ese peldaño que, en la escalera de la historia, se creía que era el inmediatamente anterior al socialismo... eslabón que unía el presente subdesarrollado con el futuro socialista.<sup>145</sup>

La izquierda mexicana no tuvo la conciencia política, ni la formación teórica, ni los elementos críticos para enfrentar las trampas que le impuso la estrategia de desarrollo industrial nacional. No supo enfrentar una de las etapas de la modernidad.

La Mesa Redonda de Bellas Artes sacudió brevemente, con el viento fresco de la unidad, a la adormecida izquierda, que se encontraba ya en un periodo de hibernación; pero el sueño de la izquierda mexicana no fue nada tranquilo: no sólo sufrió las inclemencias de la represión, el charrismo, el unipartidismo y el

---

<sup>143</sup> Bartra, Roger, et. al. “El marxismo al pie de la horca”, en *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 5.

<sup>144</sup> Bartra, Roger, et. al. “El marxismo al pie de la horca”, en *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 12.

<sup>145</sup> Bartra, Roger, et. al. “El marxismo al pie de la horca”, en *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 17.



desarrollismo, sino que en sus propias pesadillas campearon el sectarismo, los anatemas, el dogmatismo, las expulsiones y las divisiones.<sup>146</sup>

Roger Bartra reconoció a Valentín Campa como el líder obrero, que hizo florecer las discusiones realizadas en la Mesa Redonda, a través de su pensamiento y su acción política. Escribió Bartra “dedicar estas reflexiones, como un homenaje, a uno de los participantes de la Mesa Redonda de 1947, a Valentín Campa, quien logró cambiar tanto y al mismo tiempo mantener viva la esperanza socialista.”<sup>147</sup>

En marzo de 1940 el Congreso Extraordinario del PCM expulsó a sus máximos dirigentes Hernán Laborde y Valentín Campa bajo la acusación de que realizaban una política contraria a los intereses de la clase obrera y del pueblo de México. Campa prosiguió su actividad política como líder sindical en Ferrocarriles y Laborde como periodista en revistas como *Nuevo Mundo* y *Tricolor*.<sup>148</sup>

La expulsión de Laborde y Campa generó frecuentes discusiones a lo largo de la década de los años cuarenta. Por ejemplo, Miguel Ángel Velasco siempre tuvo claro que el PCM debía tener alguna relación con los líderes expulsados. Reconocía que existía una crisis en el PCM, se debía a la falta de un método claro y de un verdadero partido.

Además, “Campa también recordó a los participantes de la Mesa Redonda que el sindicato ferrocarrilero había sido el único sindicato importante que se opuso a los cambios realizados por Ávila Camacho a la Ley Federal del Trabajo, para imponer graves penas por realizar paros de labores.”<sup>149</sup> Lo cual significó que el sindicato ferrocarrilero tuvo la fuerza política suficiente para oponerse a la injusta estructura que se le impuso.

La revista *Tricolor*, donde Hernán Laborde fue director en 1944, publicó una crítica con dirección al Comité Nacional del PCM, donde dejó en claro que “los

---

<sup>146</sup> Bartra, Roger, et. al. “El marxismo al pie de la horca”, en *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 22.

<sup>147</sup> Bartra, Roger, et. al. “El marxismo al pie de la horca”, en *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 25.

<sup>148</sup> Alonso, Jorge, “La izquierda mexicana en la encrucijada”, en Bartra, Roger, et. al. *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 27.

<sup>149</sup> Carr, Barry, *La izquierda mexicana a través del Siglo XX*, Era, México, 1996, p. 168.

problemas políticos del proletariado no debían resolverse desde arriba en pequeños cónclaves de líderes.”<sup>150</sup>

La revista Tricolor manifestó en agosto de 1945 su apoyo a la candidatura de Miguel Alemán, “la lucha contra la carestía, por la rebaja de los precios y por un programa avanzado de reformas sociales.” En aquellos años las masas populares se encontraban en una “debilidad organizativa de las masas populares, el desprestigio del PRM, la división del movimiento sindical, la corrupción y oportunismo que se daban en las filas de ese movimiento, la dispersión de las fuerzas de vanguardia, marxistas, en varios pequeños grupos.”<sup>151</sup>

La revista Tricolor publicó el 15 de mayo de 1946 “discretamente, pero con firmeza y perseverancia, se ha iniciado y se desarrolla entre los grupos marxistas del país un movimiento unitario que tiende a crear un gran partido de la clase trabajadora.”<sup>152</sup> La revista Tricolor se fusionó con la revista IRES y formaron la Unidad Socialista y en agosto de aquel año apareció como órgano difusor de Acción Socialista Unificada (ASU).

Los líderes de ASU que participaron en la Mesa Redonda de los Marxistas Mexicanos fueron: Alberto Bremauntz, José María Suárez Téllez, Manuel Meza, Valentín Campa, Hernán Laborde y Miguel Ángel Velasco. Organizaciones PCM, ASU, el grupo Insurgente y el Grupo Marxista de la Universidad Obrera.<sup>153</sup>

Laborde preciso que para México se presentaban dos vías de desarrollo capitalista: una que fortalecía al capital financiero, particularmente imperialista, en la que se afianzaba la dominación del capital extranjero apoyándose en el capital financiero nativo, en el comercial y en parte del industrial, en los terratenientes y los nuevos latifundistas; por la otra vía, se suprimiría progresivamente la dominación del capital

---

<sup>150</sup> Alonso, Jorge, “La izquierda mexicana en la encrucijada”, en Bartra, Roger, et. al., *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centros de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 35.

<sup>151</sup> Alonso, Jorge, “La izquierda mexicana en la encrucijada”, en Bartra, Roger, et. al., *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centros de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 36.

<sup>152</sup> Alonso, Jorge, “La izquierda mexicana en la encrucijada”, en Bartra, Roger, et. al., *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centros de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 38.

<sup>153</sup> Romero Sotelo, María Eugenia y Arroyo Ortiz, Juan Pablo, “El proyecto nacional de los marxistas del 47”, en Bartra, Roger, et. al., *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centros de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 59.

extranjero nacionalizando las porciones clave de la economía, mediante la intervención del Estado en la economía y la introducción progresiva, aunque parcial, del capitalismo de Estado a través de la nacionalización, reforma de finanzas y del sistema de créditos en un sentido democrático hacia el mejoramiento de la situación de los trabajadores y de todo el pueblo. Esta vía tendería al desarrollo económico del país en beneficio de toda la nación, debería reducir los precios, aumentar salarios reales y provocar el bienestar general de toda la nación. Laborde sostenía que el gobierno de Alemán se encontraba en la encrucijada de echarse a andar por una de estas dos vías, pero que ya existían presiones fuertes de la derecha y que habían aparecido hechos que significaban concesiones al imperialismo y a la reacción.<sup>154</sup>

En la visión que subraya Laborde sobre la ruta que debía seguir el país, el proletariado debía ejercer el papel de dirigente. Campa y Laborde estuvieron en desacuerdo con crear al nuevo partido de Vicente Lombardo Toledano, lo acusaron de pequeñoburgués, ellos buscaban un partido de la clase obrera, un partido que fuera en contra de la burguesía en su conjunto. La ASU propuso la nacionalización progresiva de las empresas de capital extranjero, de servicios públicos y otras. La ASU dejó en claro que no intervendría en los asuntos internos del sindicato, pero podría contribuir en orientar a sus miembros.

La Mesa Redonda tuvo un gran mérito para la izquierda mexicana, porque logró reunir por primera vez a todas las agrupaciones marxistas, para discutir el futuro del país. Por ejemplo, la ASU propuso construir otro partido obrero, porque el PC era un partido débil. Sin embargo, dentro de la reunión existieron fuertes motivos para impedir la unidad de la izquierda y pasar a la acción inmediata.

La izquierda mexicana tenía claridad en que el cambio debía venir de abajo hacia arriba. Debía existir el apoyo en las masas, en las bases, “hacer trabajo de abajo hacia arriba, pero en la práctica se esperaba más de labor entre los líderes”.<sup>155</sup> Pero los líderes tenían trazado su camino.

La ASU se propuso “unificar la acción y la lucha de los grupos que sustentaban el marxismo-leninismo con el fin de llegar a la formación de un gran partido

---

<sup>154</sup> Alonso, Jorge, “La izquierda mexicana en la encrucijada”, en Bartra, Roger, et. al., *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centros de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 45.

<sup>155</sup> Alonso, Jorge, “La izquierda mexicana en la encrucijada”, en Bartra, Roger, et. al., *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centros de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 52.

revolucionario de la clase trabajadora, propósito que se venía sosteniendo desde los documentos del 6 de diciembre de 1945 del Circulo Socialista Morelos, y que se encontraban como algo esencial en las bases de ASU.”<sup>156</sup>

La izquierda obrera sostenía que en México “la única clase social consecuentemente revolucionaria, democrática y antifascista, revolucionaria hasta el fin, era y seguiría siendo la clase obrera.”... Para fortalecer la acción política del obrero era necesario convocar a la masa campesina.<sup>157</sup> No logró cumplir con el objetivo, mientras que la burguesía logró avanzar, el proletariado no logró formar un partido propio fuerte, se debilitó y dividió.

### **3. El corporativismo**

Para incrementar el control y al mismo tiempo impedir que los obreros protestaran se hizo uso de los líderes corruptos, charros de la CTM. El corporativismo adquirió un nuevo sentido de organización y de poder sobre los obreros durante los gobiernos de Ávila Camacho y Alemán Valdés. La primera característica del nuevo corporativismo fue el cambio en el “movimiento obrero organizado”, expresión que fue popularizada por Vicente Lombardo. Dicho cambio se vio materializado en la CTM. A partir de 1941 pasó a manos de los sectores más atrasados y oportunistas de la misma, al grupo de “los cinco lobitos”: Fidel Velázquez, Jesús Yurén, Fernando Amilpa, Alfonso Sánchez Madariaga y Luis Quintero.

La CTM en manos de los dirigentes obreros corruptos, gansteriles y traidores se caracterizó por realizar una lucha ininterrumpida para controlar y aplastar la independencia de los sindicatos nacionales de industria, sobre todo el de los ferrocarrileros, por su larga trayectoria de lucha sindical. La confederación incrementó su poder político, al amparo del gobierno y a través del partido oficial, el PRI. El partido oficial, también se transformó, dejó de ser crítico, se convirtió en

---

<sup>156</sup> Alonso, Jorge, “La izquierda mexicana en la encrucijada”, en Bartra, Roger, et. al., *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centros de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 41.

<sup>157</sup> Alonso, Jorge, “La izquierda mexicana en la encrucijada”, en Bartra, Roger, et. al., *La izquierda en los cuarenta*, Ediciones de Cultura Popular. Centros de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México, 1985, p. 42.

un instrumento incondicional del Estado, fue el vocero de los discursos del presidente Alemán.<sup>158</sup>

Miguel Alemán formó su propia dirigencia sindical, creó a sus líderes “charros”, los protegió, pasaron a formar parte del orden establecido. El poder que poseía la dirigencia fue determinada por su relación con el gobierno, esa fue la clave explicativa de la dominación corporativa. Entre los dirigentes obreros organizados se registró la presencia omnímoda del gobierno y del orden político en el que funda su poder.<sup>159</sup>

El “Estado logró afianzar su autonomía ante la sociedad”, entre 1940-1958, de acuerdo con el análisis de Soledad Loaeza. Aunque existen diferencias, su significado se mantuvo vigente en los aspectos económico y político. Se hizo uso de diferentes métodos de control social, para silenciar por medio de la “compensación económica hasta la represión y para asumir de manera inequívoca la dirección del cambio.” Las estructuras políticas lograron su consolidación y tuvieron como resultado el crecimiento económico. La estabilidad política se logró en gran medida por la dinámica que adquirió la economía que permitió que la sociedad cumpliera con sus expectativas y aceptara su entrada en el proceso de modernización.<sup>160</sup>

En 1950, Fidel Velázquez secretario general de la CTM asumió el papel de vocero del gobierno ante los trabajadores. Intentó convencerlos de las grandes bondades del sexenio, justificó la política obrera y dejó en claro que se seguían los pasos de Cárdenas, subrayó los beneficios otorgados a la clase trabajadora, pidió respaldo hacia el presidente Miguel Alemán, por ser el heredero de la Revolución Mexicana.

El régimen del Presidente Alemán es la continuación histórica de la vigorosa política económica del Presidente Cárdenas, continuada por el Presidente Ávila Camacho y

---

<sup>158</sup> Córdova, Arnaldo, *La política de masas y el futuro de la izquierda en México*, Era, México, 1979, p. 35.

<sup>159</sup> Córdova, Arnaldo, *La política de masas y el futuro de la izquierda en México*, Era, México, 1979, p. 35-36.

<sup>160</sup> Loaeza, Soledad, *Clases medias y política en México. La querrela escolar 1959-1963*, El Colegio de México, México, 1988, p. 119-120.

desarrollada con magnífica visión de futuro por el actual Presidente de la República; es la síntesis de todos los gobiernos revolucionarios de México, desde Madero...<sup>161</sup>

La continuidad histórica de la política económica promovida por Fidel Velázquez radicó en el reconocimiento a la labor de Miguel Alemán. Era mantenerse y proteger los lineamientos marcados por el régimen. Mientras tanto, los obreros, al igual que sus organizaciones, debían proteger y respetar el sistema corporativo. Fueron los años de la imposición del autoritarismo y la represión obrera.

Al finalizar la década de los años cuarenta, al cumplir sus primeros diez años de historia, la CTM transformó completamente su política obrera, *“había perdido el apoyo de los trabajadores, pero había ganado el del gobierno que para finales del régimen no abrigaba ya dudas acerca de su cambio de tácticas y de ideología.”*<sup>162</sup>

#### **4.1. La modernización de Ferrocarriles Nacionales de México a mitad del Siglo XX**

La modernización de Ferrocarriles Nacionales de México fue una mentira en contra de la propia empresa y de los trabajadores. No existió tal modernización, no se incrementaron los salarios y no se mejoró el sistema de transporte, se compraron trenes usados en Estados Unidos. Además, dicha modernización se realizó alejada de las verdaderas necesidades del sector y sin consultar a los trabajadores.

En el contexto de la Segunda Guerra Mundial surgió la emergencia para transportar mercancías. Situación que provocó la urgente necesidad de revisar los FNM. Las condiciones reales del sistema de transporte de carga más importante del país eran pésimas.

---

<sup>161</sup> CTM, Secretario General Fidel Velázquez, 12 de abril de 1950, Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 433/43.

<sup>162</sup> Basurto, Jorge, Del avilacamachismo al alemanismo (1940-1952), en La clase obrera en la historia de México, UNAM, México, 1996, p. 67.

Por lo anterior, el presidente Miguel Alemán Valdés (1946-1952) manifestó su preocupación. Se hizo un cálculo económico para rehabilitarlos de forma integral, se necesitaban entre 750 y 800 millones de pesos. Una parte fue realizada durante el periodo de Manuel Ávila Camacho, con 180 millones, restaba por hacer entre 590 millones.

La rehabilitación que emprendió Miguel Alemán fue conocida como “Plan Alemán de Rehabilitación Ferroviaria”, tuvo como objetivo modernizar el sistema en el corto y mediano plazo. Era pasar de las locomotoras de vapor a las modernas locomotoras diésel. El reto comprendía cambiar las vías y reconstruir el sistema.

El Plan Alemán tuvo repercusiones directas en los trabajadores, eliminó la práctica de muchas categorías laborales que se encontraban vigentes desde los orígenes del ferrocarril en el siglo XIX. Al respecto el sindicato ferrocarrilero inició un proceso de resistencia, para que no fueran despedidos cobreros, fogoneros y garroteros que no tenía un espacio laboral en las nuevas máquinas diésel.

La resistencia ferrocarrilera no tuvo espacio en la política de Alemán, fue sometida y puesta bajo control. Ávila Camacho expropió los Ferrocarriles Mexicano e Interoceánico y Alemán se encargó de hacer lo mismo con el Ferrocarril SubPacífico. El 30 de diciembre de 1948 el control en el sector ferroviario se incrementó con la creación de la Ley Orgánica de FNM. Dicha Ley significó la subordinación de la empresa con el gobierno.

La modernización de FNM tuvo como objetivo mejorar de forma urgente el mal estado de las vías y los trenes de carga y pasajeros. La compra de carros a EUA, benefició parcialmente al sistema ferroviario del país; pero a nivel nacional no fue exitosa la estrategia. Sin embargo, la misma medida se aplicó durante los gobiernos de Manuel Ávila Camacho, Miguel Alemán Valdés y de Adolfo Ruiz Cortines.

Ferrocarriles Nacionales se encontraba en crisis, sus carros tenían una antigüedad mayor de 40 años, fueron usados sin darles mantenimiento adecuado

y estaban muy desgastados, además, para los años cuarenta del siglo XX aumentó el volumen y el número de los fletes. A pesar de lo anterior, los trabajadores ferrocarrileros hicieron importantes esfuerzos para sacar el trabajo adelante, cubrían amplias jornadas laborales y tiempos extras.

Fue menester que tanto la administración como los trabajadores realizaran meritorios esfuerzos; la primera para hacer que los carros se distribuyeran en todo el sistema lo más rápido y equitativamente posible, y los segundos para mover ese tonelaje con elementos de operación insuficientes e inadecuados.<sup>163</sup>

Entre 1941 y 1945, la situación de FNM<sup>164</sup> empeoró, porque fueron los años más intensos de la guerra mundial, fueron los momentos en los cuales EUA requería de importantes cantidades de materias primas. El transporte terrestre era fundamental para dicha operación. Los ferrocarrileros tuvieron la gran capacidad y desempeño para sacar adelante los trabajos, ello generó mejora salarial, *otras prestaciones se elevaron en ese periodo en 111 por ciento, no solamente por virtud de aumentos concedidos sino también por haber aumentado el número de trabajadores.*<sup>165</sup>

Personal en nómina de los ferrocarrileros<sup>166</sup>

<b>Años</b>	<b>Totales</b>	<b>Nacionales de México</b>	<b>Pacífico</b>	<b>Mexicano</b>	<b>Otros ferrocarriles</b>
<b>1936</b>	59562	45048	3578	4181	5755
<b>1949</b>	86529	66320	8475	5626	6108
<b>1951</b>	96811	76595	8631	5492	6093
<b>1952</b>	83470	62341	7874	5870	7385
<b>1953</b>	88333	65127	9392	6155	7659
<b>1954</b>	91094	67199	9246	6294	8355
<b>1955</b>	91615	66567	10158	6292	8598

<sup>163</sup> Archivo Histórico de CEMOS, Colección PCM, Caja 13, exp. 13

<sup>164</sup> Archivo Histórico de CEMOS, Colección PCM, Caja 13, exp. 13.

<sup>165</sup> Archivo Histórico de CEMOS, Colección PCM, Caja 13, exp. 13

<sup>166</sup> Villafuerte, Carlos, *Estructura Económica y Social de México. Ferrocarriles*, FCE, MÉXICO, 1959, p. 6



<b>1956</b>	86983	60735	9992	6447	9809
<b>1957</b>	86057	60132	9272	6748	9905

Los ferrocarrileros fueron capacitados por el personal proveniente de EUA. Se les impartió cursos con el propósito de que aprendieran la nueva tecnología, mejoraran su técnica e hicieran uso de los nuevos trenes que fueron adquiridos, pero en realidad fueron pocos los trenes nuevos que se compraron, la mayoría eran de segunda mano.

La empresa de FNM no fue transformada de manera profunda, se modernizó de forma parcial y superficial. Algunas de esas limitaciones fueron producto del impulso que se le dio a la industria automotriz. En el medio ferroviario se sabía del tema y se opinó al respecto: “La política gubernamental es clara en el sentido de incrementar la construcción de carreteras no como complementarias de los ferrocarriles sino como competidoras, al construirlas paralelas a las vías férreas.”<sup>167</sup>

En lo específico, existió un fuerte avance, Miguel Alemán invirtió en una segunda rehabilitación y modernización ferroviaria a nivel nacional, debido a que así lo requería y lo exigió el país vecino del norte, por ello se contó con su apoyo y se dio vida a la nueva etapa del sistema de transporte más importante del país.

...a los Estados Unidos les urgía sobremanera que los ferrocarriles mexicanos estuviesen en condiciones de poder transportar de uno a otro extremo del país las materias primas y otros productos que necesitaba la economía yanqui y muy particularmente su industria de guerra.<sup>168</sup>

Se cumplió con el abastecimiento de materias primas, se obligó a que los ferrocarriles se modernizaran dentro de una ruta bien definida. Se dio paso a la construcción de nuevas vías, de nuevas estaciones de tren, se permitió la asesoría técnica. Las estaciones de tren con mejor preparación tecnológica se localizaron en el centro y norte del país. Desde sus orígenes en México, el ferrocarril tuvo el mismo patrón, sin embargo:

<sup>167</sup> Carta Abierta. A los trabajadores del país. A los ferrocarrileros. Nuestro Boletín, Plan del Sureste. Archivo Histórico de CEMOS, Colección Ferrocarrileros, Caja 2, Exp. 35.

<sup>168</sup> Archivo Histórico de CEMOS, Colección PCM, Caja 13, exp. 13.

...a partir de la década de 1940 con la introducción de la tracción diesel, se cuestionó en forma radical esa forma de aprendizaje. Ello estuvo estrechamente vinculado al impacto de la Segunda Guerra Mundial en México, debido a que en 1942 el país declaró la guerra al Eje y cooperó con Estados Unidos en el esfuerzo bélico. Para ello se creó una comisión bilateral México-Estados Unidos, que se encargó de rehabilitar las líneas férreas (United States Railway Mission in México o Misión Americana) para transportar las materias primas necesarias para el esfuerzo de guerra.<sup>169</sup>

El paso de las locomotoras de vapor a las locomotoras diésel, se dio en la década de los años cuarenta, generó cambios fundamentales en FNM. Las últimas locomotoras de vapor se encontraban funcionando en Europa desde el siglo XIX, al igual que las locomotoras eléctricas, pero dentro del Programa de rehabilitación a cargo de una comisión bilateral México-Estados Unidos, llegaron al país las primeras locomotoras diésel como demostración. El impacto fue inmediato en los ferrocarrileros, porque los obligó a capacitarse para optimizar su uso, en consecuencia se creó un nuevo tipo de especialización.

Los ferrocarrileros durante los años de modernización se desempeñaron en tres áreas generales. Primero, se dedicaron a la realización de actividades de conservación de las vías, construcción y tendido de las vías. Segundo, se ocuparon del manejo y operación de los trenes. Tercero, se encargaron del mantenimiento y reparación del equipo y de la fuerza motriz y maquinaria.<sup>170</sup>

El segundo grupo que es el encargado del manejo y operación de los trenes y se articula en la Superintendencia de Transportes. En este grupo se encuentran los maquinistas, fogoneros, conductores y garroteros. En estas cuatro especialidades encontramos a los trabajadores de patio y a los de camino, junto a los anteriores, en el departamento de transportes, también hallamos a los llamadores, telegrafistas, boleteros, jefes de estación, agentes, despachadores de trenes, oficinistas, entre otros. Estas categorías laborales también sufren algunas variantes con el transcurso de los años, pues en la época del vapor aparecen las especialidades de pasa carbón o leña, encendedores de locomotoras, entre otras.<sup>171</sup>

Las áreas laborales de los ferrocarrileros a lo largo de su historia son complejas y diversas. Sin embargo, cumplieron con el ritmo que les impuso la

---

<sup>169</sup> Guajardo Soto, Guillermo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una misión histórica, 1850-1950*, El centauro, México, 2010, p. 145-146.

<sup>170</sup> Juárez Lucas, Patricio, "Trabajo y trabajadores ferroviarios", *Mirada Ferroviaria*, núm. 14, Revista Digital, 3ra época, Departamento de Archivo Histórico, CEDIF, p. 15.

<sup>171</sup> Juárez Lucas, Patricio, "Trabajo y trabajadores ferroviarios", *Mirada Ferroviaria*, núm. 14, Revista Digital, 3ra época, Departamento de Archivo Histórico, CEDIF, p. 16.

necesidad comercial de EUA. Las locomotoras diésel fueron un invento norteamericano e impactaron en México, en el Latinoamérica y en el mundo. “El gran arranque del diésel como solución alternativa al vapor y modo de tracción en líneas no electrificadas se daría en Estados Unidos a lo largo de la década de 1940.”<sup>172</sup> La modernización inició con enormes desventajas tecnológicas y sobre todo una crisis económica en FNM.

Miguel Alemán enfrentó la crisis en FNM, por medio de una inversión para reestructurar todo el sistema tecnológico, otorgando capacitación a los ferrocarrileros y al personal administrativo. Pero la situación económica resulto ser un gran impedimento. Al iniciar la segunda mitad de los años cuarenta FNM a travesaba por la siguiente situación financiera:

Adeudo al Comercio de México y a los ferrocarriles americanos: .....	\$24, 036, 891
Salarios pendientes del pago del mes de noviembre:...	\$7, 000,000
Adeudo con el gobierno federal:.....	\$142, 795, 716
Adeudo con Nacional Financiera:.....	\$89, 762, 149
Total:.....	\$263, 594, 756 <sup>173</sup>

La empresa de FNM, de acuerdo a los datos estadísticos revela una severa crisis económica, lo curioso es que no fue declarada en quiebra y cerrada, al contrario la administración de Miguel Alemán asumió los costos de su rehabilitación y la rescató. La fuerte presión de EUA estuvo presente en dicho rescate y rehabilitación.

En 1946, Manuel R. Palacios gerente general de FNM enfrentó otro extremo del problema, el pago de aumento de salarios que había concedido la administración anterior, pero no existía dinero para cubrir tal compromiso. *En 1946 se habían concedido aumentos de salarios hasta por \$84.624,245, sin contar la*

---

<sup>172</sup> Lopes dos Santos, Luis Antonio, “Crónica de la introducción de la tracción diésel en los ferrocarriles portugueses. Factor de innovación en el contexto europeo” *Mirada Ferroviaria*, núm. 3, Boletín documental digital, 3era época, p. 5.

<sup>173</sup> Archivo Histórico de CEMOS, Colección PCM, Caja 13, exp. 13.

*empresa con ningún ingreso que le permitiera cubrir estos aumentos.*<sup>174</sup> Por lo tanto, la situación de crisis económica se incrementó, pero seguía vigente el objetivo de “rehabilitar” la empresa para el desarrollo industrial nacional.

En 1947, se dio a conocer el Plan Alemán, el cual tuvo diversos objetivos: como la ampliación del Ferrocarril Interoceánico y el Ferrocarril de México a Acámbaro; la rehabilitación de las vías férreas; la construcción de estaciones; la construcción del taller Diésel en San Luis Potosí; el establecimiento del sistema de señales eléctricas “CTC”; dar servicio médico y adquirir el equipo y materiales necesarios; aumento de velocidad de los trenes; resolver el conflicto de orden económico; arreglar la antigua deuda ferrocarrilera y continuar con la rehabilitación de todo el sistema; entre otros.

Al iniciarse el año de 1947, por instrucciones especiales del Presidente de la República, la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México elaboró un plan de Adicciones y Mejoras por cinco años con lineamientos precisos y debidamente trazados para llevar a cabo la más completa rehabilitación del sistema. A este programa de trabajo se conoce con el nombre de Plan Alemán, y es el que sirve de base en la importante tarea de mejoramiento, recuperación y modernización de las Líneas...<sup>175</sup>

Bajo el esquema del Plan Alemán se realizó una fuerte inversión económica en Ferrocarriles:

Por principio de cuentas el Ejecutivo Federal proporcionó el dinero para cubrir el adeudo de salarios por el mes de noviembre de 1946. Durante 1947 y 1948 otorgó subsidios a los Ferrocarriles Nacionales por \$ 32, 000, 000, y se hizo cargo de la deuda flotante existente el 31 de diciembre de 1948, por valor de \$58, 915, 776. Destinó además, \$17, 000, 000, para cubrir, durante diez años, el capital y los intereses de los créditos de Dls. 19, 000,000 contratados por la administración anterior.<sup>176</sup>

El Plan Alemán se propuso rehabilitar la empresa FNM y además contempló impulsar una estrategia de control sobre los sindicatos de industria. En 1948, inició con el STFRM, después con el Sindicato Petrolero y finalmente con el Sindicato Minero, como se verá más adelante.

---

<sup>174</sup> Archivo Histórico de CEMOS, Colección PCM, Caja 13, exp. 13.

<sup>175</sup> Archivo Histórico de CEMOS, Colección PCM, Caja 13, exp. 13

<sup>176</sup> Archivo Histórico de CEMOS, Colección PCM, Caja 13, exp. 13.

## Conclusiones

A lo largo del presente capítulo se analizaron algunos aspectos de la estrategia de desarrollo industrial y el surgimiento de la rebelión ferrocarrilera, como una forma de resistencia y de oposición a la política que emprendió la iniciativa privada; contra el autoritarismo; contra la represión; contra la cultura de corrupción que impuso el el charrazo sindical de 1948; ante la falta de democracia sindical y ante la represión a los líderes de izquierda.

Nuestro estudio demuestra como los ferrocarrileros fueron convencidos para apoyar el plan de desarrollo industrial nacional; pero también hace énfasis en el proceso de rebelión en contra de la estrategia de desarrollo industria, que abarato el pago de mano de obra. Otros elementos que determinaron el significado de nuestro estudio fueron la renuncia de los sindicatos de industria, encabezados por el sindicato ferrocarrilero, a la CTM en 1947 y la oposición en contra de los líderes charros desde 1948 hasta 1958.

Por lo anterior, fue necesario ubicar diferentes momentos en proceso histórico analizado que corresponden al objetivo fundamental del Estado mexicano, el de industrializar al país, momento en el cual la participación de la iniciativa privada se convirtió en protagonista, directora del proyecto y beneficiada.

Al iniciar la década de los años cuarenta, la relación del movimiento obrero con el Estado mexicano cambió, con respecto a cómo se mantuvo durante la administración de Lázaro Cárdenas. Porque para cumplir con el objetivo de impulsar el desarrollo industrial, se crearon nuevas leyes, para mantener bajo control a los obreros y garantizar la paz social. La Ley de Cámaras de Comercio e Industria, publicada en el Diario oficial en agosto de 1941, muestra la intención señalada. Pero no es la única, se complementa con las reformas a la Ley Federal del Trabajo, la creación de la Secretaria del Trabajo y Previsión Social, al igual que lo fue el Pacto Obrero Industrial de 1942.

Sin embargo, no todo fue una imposición por parte del Estado hacia el movimiento obrero, hacia los trabajadores, hacia los ferrocarrileros. Al finalizar la

segunda guerra mundial hubo tensión entre los trabajadores y empresarios mexicanos, por el futuro económico y la evidente participación de los empresarios extranjeros en el país. La CTM promovió pláticas de acercamiento con la CONCAMIN, como resultado se dio a conocer el 7 de abril de 1945, el Pacto Obrero-industrial.

El proyecto de desarrollo industrial contó con el apoyo de los obreros, en gran medida porque se les prometió que al hacerlo elevarían sus condiciones materiales y culturales, tendrían mejor sueldo, mejores prestaciones, servicios de salud, educación y vivienda, pero dicha situación no llegó a todos los sectores de trabajadores, los más afectados fueron los ferrocarrileros, debido a su tradición de resistencia y de lucha política independiente.

Los líderes que encabezaron la resistencia ferrocarrilera Valentín Campa, Hernán Laborde, Luis Gómez Zepeda y Dionisio Encinas argumentaron las promesas del desarrollo industrial no se cumplían. Pero aún y a pesar de la oposición la intervención de Vicente Lombardo Toledano, logró convencer a la mayoría del sector obrero nacional. Al respecto, la participación de Fidel Velázquez contribuyó a que los obreros se adhirieran al proyecto nacional, para cumplir con el compromiso con EUA del traslado de mercancías y de pasajeros hacia ese país.

Otro aspecto que contribuyó a que los obreros aceptaran la propuesta de desarrollo industrial fue la Unidad Nacional, impulsada por la administración de Ávila Camacho, para enfrentar la amenaza de la segunda guerra mundial. Todos los sectores del país fueron convocados. Los obreros debían mantener la paz social, ello implicó evitar las disputas gremiales, para lograr la inversión privada.

Diferentes aspectos contribuyeron para el surgimiento de la resistencia ferrocarrilera, la modernización de la empresa de FNM; la reforma del PRM para convertirse en el PRI, abandonando su posición política crítica y convertirse en simple vocero del presidente de la república. El PRI fue el eje del corporativismo

autoritario, justificó las actividades represivas del gobierno, mantuvo una indefinición ideológica que le permitió ajustarse en diferentes escenarios.

En lo particular, una etapa fundamental de la resistencia ferrocarrilera fue cuando inició el proceso de solicitud de aumento salarial, en 1947, episodio que sirvió como base para el charrazo, de 1948. Fue la llave que convocó a diferentes secciones sindicales para exigir, además de aumento salarial, democracia sindical, moralización, depuración, respeto al contrato colectivo del trabajo y la destitución de Jesús Díaz de León como secretario general, por traidor.

## Capítulo III

### 1948. Represión a la rebelión ferrocarrilera

Miguel Alemán Valdés (1946-1952), al finalizar la cuarta década del Siglo XX, en 1948, empleó una política represora en contra de la rebelión ferrocarrilera, de la independencia y la democracia del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM). Hizo uso de la fuerza pública y la mentira para violentar al sindicato de industria más combativo de la primera mitad del siglo XX. Dichas acciones polarizaron al sector ferrocarrilero. Por un lado se ubicaron los trabajadores de base y por otro los falsos líderes sindicales.

Es pertinente mencionar brevemente el significado del corporativismo cardenista. Surgió en febrero de 1936, en torno de la Confederación de Trabajadores de México (CTM)<sup>177</sup>. Dicha organización dio cabida a los objetivos trazados por los trabajadores décadas atrás: lograr la organización del movimiento obrero nacional, fundar una central obrera con la participación de los sindicatos de industria, fortalecer la democracia sindical y mantener su independencia. El gobierno cardenista reconoció a los líderes obreros, otorgó mejores salarios a los trabajadores, garantizó los derechos laborales y sobre todo convirtió a la clase trabajadora en un elemento central para el desarrollo nacional.

El corporativismo alemanista demolió al corporativismo cardenista. Destruyó la democracia en la CTM; fortaleció a los gánster de los sindicatos de industria para eliminar a los líderes obreros de izquierda, muy al tono de la Guerra Fría; permitió la corrupción a través del disfraz de la modernización; prohibió la libre manifestación y reunión de los trabajadores, así como el derecho de huelga; fortaleció el sistema autoritario y represor nacional.

La rebelión ferrocarrilera se opuso a la imposición del corporativismo alemanista, al charrismo sindical, a la eliminación de la democracia sindical y a la abolición del sindicalismo independiente.

---

<sup>177</sup> Domínguez Nava Cuauhtémoc, "La fundación de la Confederación de Trabajadores de México (CTM). El nuevo liderazgo obrero y el control del Estado", en Garcíadiego, Javier, coordinador, *México (moderno). A través de sus décadas*, El Colegio Nacional, México, 2019, p. 215-248.



Por rebelión ferrocarrilera se entiende como el movimiento ferrocarrilero nacional organizado; que surgió de abajo hacia arriba; fue formado por la base ferrocarrilera en defensa de los derechos laborales y sindicales y mantuvo un trabajo político complejo entre sus líderes y la masa trabajadora.

Al respecto Valentín Campa, líder histórico ferrocarrilero explicó lo siguiente:

El 1° de diciembre de 1946 iniciaba su periodo el nuevo presidente Miguel Alemán. En su discurso oficial atacó al Sindicato de Petroleros y al Sindicato Ferrocarrilero, iniciándose una nueva etapa sofocante y represiva contra nuestro Sindicato y contra todo el movimiento sindical mexicano.<sup>178</sup>

En perspectiva histórica se observa que el objetivo de la represión alemanista no solamente fue dar fin con la democracia sindical ferrocarrilera, sino que se buscó la eliminación de forma definitiva de la rebelión ferrocarrilera y petrolera, las cuales fueron consideradas como amenazas para el proyecto de industrialización alemanista, porque ponían en peligro su autoridad y representaba una verdadera fuerza de oposición. La fuerza de los ferrocarrileros se demostró con su cultura subalterna y con ser el medio de transporte más importante de todo el país, donde laboraban 90 mil trabajadores sindicalizados.<sup>179</sup>

Es pertinente señalar brevemente que la represión obrera en tiempos de Alemán Valdés se aplicó en el contexto de la Guerra Fría. Entre 1945-1990, argumentó el sociólogo norteamericano Immanuel Wallerstein, Estados Unidos impuso su cultura política y económica y agregó que “era la potencia hegemónica en un sistema mundial unipolar.”<sup>180</sup>. Lo cual tuvo repercusiones en el proyecto de desarrollo industrial mexicano. Algunas de las imposiciones en nuestro país fueron: la eliminación de la protesta social y acabar con el derecho de huelga.

---

<sup>178</sup> Campa, Valentín, *Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano*, Ediciones Cultura Popular, México, 1985, p. 197.

<sup>179</sup> Cuauhtémoc Domínguez Nava, “La década histórica de 1948-1958. La fuerza de los ferrocarrileros”, en *Relatos e historias en México*, número 109, México, año X, octubre de 2017, p. 78-84.

<sup>180</sup> Wallerstein, Immanuel, *Después del liberalismo*, traducción Stella Mastrángelo, México, UNAM-Siglo XXI, 1996, p. 13.

El “charrazo” fue el golpe represivo más fuerte en contra de los sindicatos independientes. El historiador británico Barry Carr señaló que “el charrazo tenía un tono marcadamente anticomunista acorde con las actitudes propias de la Guerra Fría adoptadas por el gobierno de Alemán.”<sup>181</sup> Es decir, la política mexicana se ajustó a las exigencias del vecino país del norte.

El charrismo es, por definición ilegal; sus vicios de origen son la violencia y la arbitrariedad. El gobierno, al otorgar su reconocimiento a las direcciones espurias las reviste de legalidad, ciertamente; pero salta a la vista que el propio reconocimiento gubernativo constituye, más que un acto de naturaleza propia legal, un hecho punible. El gobierno, al legalizar los golpes de fuerza y otorgar protección a las direcciones sindicales espurias, se excede en sus facultades, tuerce la interpretación de la ley y rompe evidentemente el orden jurídico.<sup>182</sup>

El control que asumió Alemán Valdés sobre el sindicato ferrocarrilero se realizó en una nueva etapa del corporativismo. Ello significó dejar fuera a los ferrocarrileros de las decisiones del sindicato, fortalecer la estructura jerárquica, imponer a líderes corruptos tanto nacionales como en las secciones locales, de tal forma se impidió la libre elección de los mismos. Ello abrió de múltiples formas el camino a la antidemocracia sindical y a la negación de los problemas laborales.

Los líderes charros estuvieron dispuestos a justificar la política del gobierno, hicieron a un lado los derechos de los trabajadores, para ser beneficiados económicamente y avanzar en su carrera política. A toda costa se evitó el estallido de huelgas, la organización democrática de los trabajadores y la solicitud de aumento salarial. Al respecto el sociólogo Sergio de la Peña señaló que “con el charrismo se creó el mecanismo estatal de dominación y mediación del trabajo al que se recurre ante la rebeldía sindical. Se estableció también el principio de no permitir una concentración demasiado grande de poder en ninguna central...”<sup>183</sup>

El señalamiento de Sergio de la Peña referente a la “rebeldía sindical”, permite profundizar en nuestro análisis hacia otros aspectos y no quedarnos únicamente en el acontecimiento represivo de 1948. Nos conduce hacia las

---

<sup>181</sup> Carr, Barry, *La izquierda mexicana a través del Siglo XX*, México, Era, 1996, p. 178.

<sup>182</sup> El concepto de el charrazo definido en Antonio Alonso, *El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959*, México, Era, 1990, p. 98.

<sup>183</sup> De la Peña, Sergio, *Trabajadores y sociedad en el Siglo XX*, México, Siglo XXI, 1980, p. 124.

causas profundas del tema en cuestión y permite preguntar ¿por qué se reprimió a la rebelión ferrocarrilera en 1948?

### **1. La fuerza ferrocarrilera de 1947**

La rebelión ferrocarrilera demostró su fuerza en 1947. Luis Gómez Zepeda y Valentín Campa Salazar encabezaron la renuncia de los telefonistas, electricistas y ferrocarrileros de la Confederación de Trabajadores de México (CTM)<sup>184</sup>. No aceptaron la política corporativa que impuso Fidel Velázquez, quien introdujo diferentes mecanismos de corrupción, como el chambismo, la colocación en los puestos públicos a sus allegados y la eliminación de la independencia sindical.

En marzo de 1947, la CTM convocó a su cuarto Congreso Nacional con la finalidad de renovar a la dirección nacional. Dos grupos se encontraban en pugna, el que encabezó Fernando Amilpa, representante de los “cinco lobitos” y el de Luis Gómez Zepeda, líder de la disidencia sindical.

Fue en 1947, cuando el corporativismo alemanista tomó distancia del corporativismo cardenista. Se dio paso al uso de gánsters ferrocarrileros que traicionaron a sus compañeros y a la rebelión ferrocarrilera. Situación nunca antes vista en la CTM cardenista<sup>185</sup>. Explicó en sus testimonios Valentín Campa al referirse a la política obrera que emprendió el gobierno de Miguel Alemán Valdés:

El gobierno integró un núcleo de ferrocarrileros encabezado por el gángster Manuel Moreno Cárdenas, originario de la Terminal de Veracruz, que era financiado por la Presidencia y recorría el país con pases de gobierno. Ese grupo de traidores contó desde el principio con el apoyo de Fidel Velázquez y Lombardo Toledano. Al presentarse en el congreso nacional de la CTM (a mediados de 1947) Lombardo Toledano en su discurso comentó que ésa era la dirección del Sindicato Ferrocarrilero. Alemán había conseguido el respaldo pleno de Fidel Velázquez y Lombardo para su acometida con el Sindicato. El grupo de gánsters encabezado

---

<sup>184</sup> Cuauhtémoc Domínguez Nava, “Los obreros bajo control. La CTM y el poder presidencial en los años posrevolucionarios,” en *Relatos e historias en México*, número 98, México, año IX, noviembre 2016, p. 78-84.

<sup>185</sup> Para ampliar el tema del corporativismo cardenista recomendamos revisar: Aguilar García, Javier, *Historia de la CTM 1936-1990*, UNAM, Dos Tomos, 1990, México. Instituto de Capacitación Política, *Historia documental de la Confederación de Trabajadores de México, 1936-1937*, PRI-ICAP, México, 1981.

por Manuel Moreno Cárdenas fue totalmente aislado de la colectividad ferrocarrilera. Todos ellos eran muy conocidos y, por lo mismo, repudiados.<sup>186</sup>

La experiencia política de los ferrocarrileros permitió realizar un cálculo político respecto de la candidatura de Gómez Zepeda, como conclusión se obtuvo que no se prosperaría ante la fuerza política de Amilpa en el comité nacional de la CTM. Valentín Campa secretario de Educación y Cultura de los ferrocarrileros y Hernán Laborde Presidente del Partido Comunista de México (PCM), compartieron la idea de abandonar a la CTM, con el propósito de fundar la Confederación Unitaria del Trabajo (CUT), para hacerle contrapeso.

Escribió el historiador norteamericano Stephen R. Niblo una apretada síntesis, donde da detalles del como los sindicatos de industria agrupados en diferentes organizaciones obreras se opusieron a finales de la década de los años cuarenta en contra Lombardo y de la CTM, principalmente.

El clima político, la violencia en las disputas de las organizaciones, la corrupción y la general fragmentación del movimiento sindical cobraron su cuota mientras los sindicalistas estaban cada vez más aislados. La fragmentación aumentó más allá de la antigua división entre la CTM y la CROM. En general, los sindicatos se dividían en múltiples combinaciones a lo largo de dos polos: a favor o contra los charros y a favor o contra Lombardo. Así, la CPN se desprendió de la CTM en 1943, en oposición a Lombardo; al mismo tiempo, la Confederación de Obreros y Campesinos de México (COCM) se separó de la CROM. La Confederación Nacional de Trabajadores (CNT) se separó en 1944 de la CROM, y la CUT se formó en 1947, cuando los ferrocarrileros y telefonistas se opusieron a los charros de la CTM. Una holgada alianza contra la CTM llamada Coalición de Organizaciones Obreras y Campesinas (COOC) reclamaba cantidad de miembros: CUT (cuatrocientos mil), Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM, noventa mil), Sindicato Industrial de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana (SITMMSRM, ochenta y cinco mil), STPRM (treinta y cinco mil), Alianza de Obreros y Campesinos de México (AOCM, ciento ochenta mil) y la CNE (cuarenta mil). En 1948 la AOCM dejó la CTM. Por último, en 1949 otros grupos dejaron al CUT y la Coalición de Sindicatos Industriales para formar la UGOCM, a favor de Lombardo. La mayoría de estas impugnaciones fueron contra la CTM.<sup>187</sup>

---

<sup>186</sup> Campa, Valentín, *Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano*, Ediciones Cultura Popular, México, 1985, p. 197.

<sup>187</sup> R. Niblo, Stephen, *México en los cuarenta. Modernidad y corrupción*, Océano, México, 2008, p. 171

El abandono de los sindicatos de industria de las filas cetemistas<sup>188</sup>, provocó que en el Cuarto Congreso de la CTM, Vicente Lombardo Toledano y Fidel Velázquez criticaran y señalaran a Campa, Laborde y Zepeda como divisionistas del movimiento obrero. Dicho acto marcó la bifurcación del movimiento obrero. Los tres grandes sindicatos de industria, que se opusieron a la política obrera de Alemán, fueron: Petrolero, Minero y Ferrocarrilero.

Como resultado de la supresión por Alemán de los trabajadores de Pemex en su primer mes en el cargo, en la CTM se desarrolló una división. Valentín Campa sacó de esa organización a un grupo disidente y formó la CUT, la que en realidad era poco más que el sindicato ferrocarrilero. Opuesto al repudio de Alemán por los trabajadores, Campa se convirtió en una de los más francos críticos del gobierno. Habiendo sido expulsado del Partido Comunista Mexicano (PCM) en 1940, Campa partió entonces de la CTM al desierto de la izquierda fragmentada, desde donde resistió al charrismo con gran valor personal durante décadas.<sup>189</sup>

Los sindicatos de industria se fortalecieron políticamente; lucharon en contra de la eliminación de la democracia sindical y contra la cultura impuesta a partir de la guerra fría en contra de la izquierda y del comunismo mexicano.

La CTM, con los sindicatos de industria oposición fuera, tuvo la libertad de elogiar al presidente Miguel Alemán Valdés, situación que le sirvió para que sus delegados fueran recibidos en Palacio Nacional. A lo anterior se debe agregar, que Fernando Amilpa buscó por todos los medios incrementar el control sobre la Confederación y para ello expulsó a Lombardo Toledano y a todos los lombardistas.

## **2. 1947, el Sindicato Ferrocarrilero**

Al finalizar la década de los años cuarenta, el salario de los trabajadores se vio afectado, los sindicatos de industria lo resintieron. El caso de los ferrocarrileros fue emblemático, porque emprendieron diferentes actos para mejorar su situación<sup>190</sup>, buscaron estabilidad laboral y corregir su política administrativa.

---

<sup>188</sup> Spenser, Daniela, *En Combate. La vida de Lombardo Toledano*, México, Debate, 2018, p. 278-281

<sup>189</sup> R. Niblo, Stephen, *México en los cuarenta. Modernidad y corrupción*, Océano, México, 2008, p. 171

<sup>190</sup> Carr, Barry, op. cit., p. 177.

Los ferrocarrileros iniciaron un proceso de denuncia y de crítica hacia el Sindicato y la Empresa, dicha acción generó el surgimiento de diferentes líderes. Algunos propusieron mejorar la situación de los trabajadores a través de dos estrategias: la depuración y la moralización de la empresa.

Uno de los primeros reclamos surgió de los grupos de derecha, fue el Comité Ferrocarrilero de Depuración Sindical, impulsor de la política de depuración, era una continuidad de la política obrera de Miguel Alemán. Denunció la “corrupción”, la “anarquía”, el mal manejo de las “cuotas sindicales” y la pésima administración de Gómez Zepeda y Valentín Campa.

Los motivos que nos indujeron a formar este Comité son los siguientes: I. La ilegalidad del régimen dirigente actual, que sin ser producto de una elección en los términos que establece el Estatuto ha prolongado injustificadamente su mandato por un año. II. La Anarquía que reina en el Sindicato, auspiciada por el actual Ejecutivo General, particularmente por los Srs. Luis Gómez Z. y Valentín Campa, para poder sostenerse en la Dirección. III. El aumento que se ha hecho a las Cuotas Sindicales y el cobro de Cuotas Extraordinarias cada vez que así lo juzgan conveniente los Dirigentes Generales o Locales, contrariando el espíritu que nos animó al constituir el Sindicato y violando los preceptos legales que nos rigen.<sup>191</sup>

La mayor parte de los ferrocarrileros apoyaron la idea de depuración y moralización del sindicato y de la empresa. Pero los ferrocarrileros más politizados se opusieron a dichas medidas, como ocurrió con las secciones sindicales 15, 16, 17 y 18, quienes las consideraron un engaño y ser una solución relativa a los problemas que necesitaban una solución de fondo.

Fidel Velázquez apoyó la estrategia del Comité de Depuración y acusó a los dirigentes ferrocarrileros Luis Gómez y Valentín Campa, y a los delegados de las cuatro secciones sindicales del Distrito Federal: 15, 16, 17 y 18, por haber cometido actos de corrupción en el sindicato.

Informarle –declaró Velázquez- Funcionarios Generales Sindicato Ferrocarrilero, unión Ejecutivo Locales, Comités Vigilancia Secciones 15, 16, 17 y 18 de esta Capital, tomaron resoluciones contra trabajadores participaron en el Cuatro Congreso de la CTM luchando por depurar al STFRM medidas tomadas, consisten provocar compañeros en centros trabajo mediante choques y tratando asesinar a los dirigentes del Comité Depuración. Hacen responsables de esos atropellos a Luis

---

<sup>191</sup> Comité Ferrocarrilero de Depuración Sindical. STFRM, 6 de marzo de 1947, Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

Gómez Z., Valentín Campa, Daniel García y los cuatro Secretarios Locales Secciones citadas. Piden ordenar impártanseles garantías.<sup>192</sup>

La rebelión ferrocarrilera reaccionó ante los ataques de Velázquez y dio a conocer que la estrategia del Comité de Depuración fue elaborada durante el Cuarto Congreso de la CTM, en 1947. Explicó que la definición política e ideológica de depuración era ajena a la naturaleza y necesidades de los trabajadores del riel. A pesar de la protesta y el rechazo de los trabajadores; Miguel Alemán continuó con su proyecto de imponer el control sindical.

El rechazo contra la estrategia de depuración continuó, adquirió diferentes matices, se alertó a todo el sector ferroviario del engaño al que se estaba convocando, fue un anticipo de lo que después fue conocido como “el charrazo”. Numerosas secciones sindicales de todo el país manifestaron su malestar y argumentaron sobre la doble intención de la depuración cetemista, señalaron que atentaba contra el derecho de huelga y la imposibilidad de elegir en libertad a través de un proceso electoral a sus líderes.

3°.- Frente a esas reacciones, los trabajadores, a pesar de su convencimiento por realizar la Depuración del Sindicato Ferrocarrilero, han tenido que eximirse por temor a las represalias de los dirigentes sindicales y por los jefes de las Empresas, de participar tan activamente como es necesario, en esta lucha moralizadora del Gremio Ferrocarrilero, de sus Dirigentes Sindicales y de los procedimientos arbitrarios que estos llevan a la práctica.<sup>193</sup>

La justificación que encontró el Comité de Depuración fue la existencia de corrupción y la urgente necesidad de combatirla. Sin embargo, oportunamente los ferrocarrileros declararon que dicho problema no era algo novedoso, agregaron que desde tiempos de la CROM ya existía, era una práctica necesaria y aceptada por el Estado para el control de los trabajadores.

La rebelión ferrocarrilera interpretó el combate a la corrupción, que propuso el Comité de Depuración, como la ruta para acabar con la autonomía del sindicato,

---

<sup>192</sup> Comité Ferrocarrilero Depuración Sindical Artes 52, 8-9 de abril de 1947. Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 433/69.

<sup>193</sup> Comité Provisional Nacional, del STFRM, Presidente Manuel Moreno Jr. 14 de junio de 1947. Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 433/69.

la imposición autoritaria de los líderes sindicales y el debilitamiento de la independencia del movimiento obrero.

...no es coincidencia que en estos años (1947-1948) empieza a denominarse a la práctica sindical corrupta como “charrismo”... Tan fue así que también hubo depuraciones en el sindicato de petroleros y los únicos sindicatos que conservaron una reducida autonomía fueron los mineros y los electricistas, autonomía que por cierto no hacía peligrar desde ninguna perspectiva al sistema y al modelo económico que se fortalecía rápidamente.<sup>194</sup>

Lo que inició como un proyecto para sanear al sindicato ferrocarrilero de la corrupción en 1947, terminó incrementando los males, tanto de corrupción, como de bajos salarios, de líderes falsos avalados por el gobierno. En otras palabras, se legalizó e institucionalizó la corrupción y la falsa democracia sindical.

1947 fue un año clave para comprender los mecanismos de imposición del “charrismo sindical”. En aquel tiempo fueron los trabajadores y sus líderes, quienes demandaron aumento salarial y quienes realizaron movilizaciones en torno de dicha solicitud. Fue el momento adecuado para hacer falsas promesas, cuando se lograron seguidores y se alcanzó apropiarse del sindicato.

Fue en 1947 cuando inició la coyuntura de demanda salarial que concluyó parcialmente en 1952. En tal periodo se dio una intensa lucha ferrocarrilera para mejorar su salario y su situación política. De diferentes partes del país múltiples voces se hicieron escuchar. A través de telegramas las diferentes secciones sindicales manifestaron la urgencia de obtener un salario digno, de acuerdo a la zona geográfica donde se encontraron ubicadas. Por ejemplo, la sección sindical 36, de Tamaulipas argumentó que “...hacen comparación del sueldo que recibían cuando las líneas Nacionales estaban administradas por Norteamericanos, resulta que actualmente dado el valor de nuestra moneda ni siquiera a esos sueldos llegaron.”<sup>195</sup>

---

<sup>194</sup> Reyna, José Luis, et. al. *Tres estudios sobre el movimiento obrero en México*, México, Colegio de México, 1976, p. 58

<sup>195</sup> Sección Sindical 36, STFRM, Cd. Victoria Tamaulipas, 16 marzo 1950. Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432/3.



Demetrio Vallejo, líder de la rebelión ferrocarrilera, protestó por los bajos salarios y las agresiones que recibían sus compañeros por parte de las autoridades. Expresó, como representante de la “Delegación uno Sindicato Ferrocarrileros, pide su intervención objeto representante obras portuarias en Matías Romero Oaxaca suspenda atropellos que vienen cometiendo contra dirigentes y trabajadores por haberse sindicalizado.”<sup>196</sup> Dicha declaración fue emitida en una asamblea realizada en las instalaciones de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), en el estado de Oaxaca.

El 9 de septiembre de 1947, de forma paralela a la demanda salarial que surgió en el estado de Oaxaca, apareció en el norte del país una protesta radicalizada. A través de un telegrama se le informó al Presidente Miguel Alemán del movimiento de huelga de hambre que exigió aumento de salarios de emergencia, después de haber agotado los recursos legales, llevaron a cabo la huelga de hambre a partir del 17 de febrero de 1947, después de que no existió reconocimiento por parte del Comité Ejecutivo General a los derechos que marca la Ley, para cada trabajador.<sup>197</sup>

La coyuntura de aumento salarial, de 1947-1952, no fue homogénea. En las zonas sindicales donde el costo de vida era más alto, como fue el caso de las secciones del norte del país, las demandas fueron más agresivas. Por ejemplo, a través de un telegrama enviado a la Presidencia de la República se dio a conocer lo siguiente: “Sección 31 protesta y pide sea resuelto problema aumento salarios trabajadores ferrocarriles Nacionales menor tiempo posible, situación frontera pesada carestía vida.”<sup>198</sup> En ese contexto apareció la represión a la rebelión ferrocarrilera.

### **3. El golpe al STFRM**

---

<sup>196</sup> Representante Delegado Secretario Demetrio Vallejo. Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432/67.

<sup>197</sup> Comunicanosle Justicia absoluta nos asiste. Firma representante local María Guadalupe Estrada Camacho. 9 de septiembre de 1947, Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432/245.

<sup>198</sup> Secretario Local, Rubén Raúl Órnelas. 21 de febrero de 1950, Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432/3.

El año de 1948 fue ocupado por la administración de Miguel Alemán, para incrementar el control sindical. Para lograrlo, reprimió y combatió todo lo que tuviera un olor a comunismo e independencia sindical. De tal forma se explica porque el STFRM fue el primero en recibir la brutal represión del Estado, situación que no fue exclusiva para dicho sector, posteriormente el gobierno actuó en contra de los sindicatos: en 1949, Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM) y en 1952, Sindicato Nacional de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos, Siderúrgicos y Similares de la República Mexicana (SNTMMSSRM).

Jesús Díaz de León era el líder idóneo, para los propósitos de Miguel Alemán de incrementar el control sobre el sindicato ferrocarrilero. Existen dos etapas generales que dan pie a que se acredite como candidato y posteriormente logre ser secretario general. El primer encargo lo inició en septiembre de 1947 y lo alcanzó en febrero del siguiente año. La segunda etapa se realizó entre agosto y octubre de 1948, cuando formó como un falso líder ligado a los intereses del gobierno.

Luis Gómez Zepeda Secretario General del STFRM, nombró a Jesús Díaz de León como candidato para que ocupara el mismo cargo sindical. Dicha decisión fue apoyada por Valentín Campa y Hernán Laborde. Sin embargo, al respecto se dieron múltiples críticas, emitidas por diferentes analistas, al ser considerada como una decisión errónea, porque la trayectoria política del candidato era conocida en el sentido de ser un oportunista.<sup>199</sup>

Gómez Zepeda finalizó su mandato el 31 de enero de 1948. Al otro día, sin perder tiempo Díaz de León, apodado “el charro” por su afición y gusto a la charrería, aceleró el proceso de cambio en el comité nacional del STFRM, se convirtió en el nuevo secretario general y en febrero se constituyó la nueva dirección. El nuevo secretario rápidamente anunció cambios que no fueron aceptados por la rebelión ferrocarrilera.

...el nuevo secretario general anunciaba la integración de una comisión cuatripartita formada por el gobierno, la empresa, la Secretaría de Transportes y el Sindicato,

---

<sup>199</sup> Carr, Barry, op. cit., p. 177-178.

siendo este último representado por el secretario general saliente Luis Gómez Z. Campa encabezó la oposición a esta maniobra señalando que tenía como objetivo una ofensiva de reajustes contra los ferrocarrileros, que era en lo que a final de cuentas se concretaría la labor de reorganización financiera.<sup>200</sup>

En agosto de 1948, Díaz de León tejió una gran mentira para acabar y desprestigiar a Valentín Campa y a Luis Gómez<sup>201</sup>. El falso argumento consistió en señalarlos de haber cometido “*fraude* y apropiación indebida de fondos sindicales, y llevó el caso ante la Procuraduría General, pasando por alto los procedimientos internos del sindicato.”<sup>202</sup> La intención fue ponerlos en evidencia ante el gremio ferroviario y ante la sociedad.

Los líderes ferrocarrileros se dieron cuenta muy tarde de la trampa en la que cayeron. Al mismo tiempo se enteraron de la intromisión del gobierno, sobre todo porque tuvo cabida inmediata la acusación de Díaz de León ante la Procuraduría General, sin cumplir primero con el protocolo interno del Sindicato. Ello generó el despertar solidario de los ferrocarrileros de base, de los petroleros, de los mineros y de los electricistas.

La política de Díaz de León dividió al sector ferroviario. Por un lado se manifestaron en su contra las centrales ferrocarrileras independientes; y por otro, lo apoyaron las centrales oficiales. Pero eso no impidió que la demanda continuara, al contrario se incrementó hasta generar la persecución policiaca de los líderes sindicales de izquierda.

---

<sup>200</sup> Medin, Tzvi, *El sexenio alemanista*, México, Era, 1990, p. 97-98.

<sup>201</sup> “...el secretario general saliente como el entrante tenían la intención de colaborar con el gobierno, pero el 21 de agosto de ese 1948 se llevó a cabo un gran acto de protesta contra la carestía de la vida con la activa participación del STFRM y de la CUT, en la que Luis Gómez Z. se desempeñaba como secretario general. Éste fue también el primer orador que se expresó críticamente contra los colaboradores de Alemán, contra “los técnicos fracasados del actual gobierno” y contra el gerente de Ferrocarriles Nacionales. ¿Cómo comprender esta paradoja: por una parte la colaboración con el gobierno en la reorganización” y por otra la protesta la crítica”? Según el testimonio de Campa, Luis Gómez Z. se había comprometido con el presidente Alemán a que no se realizaría la protesta programada y entonces el sindicato maniobró precisamente de tal forma que no pudiera eludir la responsabilidad y se el nombró como el orador que abriría el acto de protesta leyendo un discurso escrito de antemano en una reunión colectiva. Campa relata que el mismo Luis Gómez Z. le informó que luego del mitin Alemán, muy indignado por el acto y por el discurso, llamó a Jesús Díaz de León y lo comprometió a desatar una ofensiva contra Luis Gómez Z. y Valentín Campa.” Medin, Tzvi, *El sexenio alemanista*, México, Era, 1990, p. 98.

<sup>202</sup> Carr, Barry, op. cit., p. 179.

Para el 28 de septiembre, Jesús Díaz de León, secretario general del sindicato ferrocarrilero, presentó una demanda ante la Procuraduría General de la República contra Luis Gómez Z. y Valentín Campa por un desfalco de doscientos mil pesos ocurrido mientras ellos fueron dirigentes del sindicato.<sup>203</sup>

Los demandados se indignaron y argumentaron que antes de haber recurrido a las instancias federales, se debió consultar al Comité General de Vigilancia, y no se hizo. Para sorpresa de los propios ferrocarrileros, el día 8 de octubre la policía del Distrito Federal inició la búsqueda y persecución de Gómez y Campa.

Dicha medida hizo comprender a los ferrocarrileros de base que no era solamente acusar a Campa y a Gómez Z., de fraude y desfalco, sino que en realidad lo que se pretendía era *eliminar la línea comunista y dar fin con la oposición al Estado en el sindicato y aumentar el control del Estado en el sindicato.*<sup>204</sup> Al lograr tal propósito el camino estuvo libre para imponer la idea de “modernidad”.

El “charrazo” despertó la rabia, coraje y solidaridad de los sindicatos de industria, quienes realizaron múltiples mítines, asambleas y manifestaciones. Mientras que las secciones sindicales oficiales apoyaron y aceptaron las decisiones impuestas por el secretario general y por el gobierno.

El 13 de octubre, los ferrocarrileros insistieron en la “sustitución temporal” de Jesús Díaz de León del cargo como Secretario General, ante el Comité Ejecutivo y el Comité General de Vigilancia y Fiscalización, por violar el Contrato Colectivo de Trabajo y “querer dividir al sindicato en complicidad con el gobierno”. La demanda fue escuchada y fue sustituido por Francisco Quintana. Pero “el charro” tuvo su propio plan, en compañía de 600 obreros tomó por la fuerza los cinco edificios del STFRM del Distrito Federal.

En medio de una gran confusión y desmoralización del ejecutivo y los miembros del sindicato, el gobierno lanzó su ataque al STFRM el 14 de octubre de 1948. Esto era un día después de que el Comité Ejecutivo General y el Comité de Vigilancia decretaran la suspensión temporal de Díaz de León por su traición a la integridad

---

<sup>203</sup> Alonso, Antonio, Op. cit., p. 89.

<sup>204</sup> Alonso, Antonio, *Ibidem.*, p. 89.

del sindicato. Tropas federales, policía y agentes de la Dirección Federal de Seguridad tomaron los locales nacionales del sindicato así como las oficinas de cuatro secciones de la ciudad de México (15, 16, 17 y 18). Los operativos fueron personalmente supervisados por el coronel Serrano que, como se sabía, era íntimo amigo (algunos decían que era compadre) de Díaz de León. Más tarde en octubre, Gómez fue detenido acusado de fraude mientras Valentín Campa se veía obligado a pasar a la clandestinidad durante un año hasta que, en noviembre de 1949, fue detenido, juzgado y condenado a ocho años de prisión.<sup>205</sup>

El 27 de octubre de 1948<sup>206</sup>, se incrementaron las protestas de los ferrocarrileros de base en todo el país, en contra del falso líder o “líder traidor Jesús Díaz de León”. Cada vez la protesta se fue dando con mayor intensidad y eso preocupó al gobierno, quien se apresuró a reconocer al falso líder al puesto como secretario general del STFRM.

Federación Única de Trabajadores Región Papantla protesta por atropello incalificable cometiese catorce actual contra oficinas Sindicato Ferrocarrileros están a punto de solidarizar los acuerdos tomados por cuerpos ejecutivos legalmente reconocidos dicho Sindicato contra el traidor Jesús Díaz de León Ex Secretario General del citado organismo.<sup>207</sup>

La rebelión ferrocarrilera buscó entrevistarse con el Presidente Miguel Alemán, para manifestar su inconformidad por los atropellos sufridos en las secciones sindicales del Distrito Federal. Las agresiones fueron consideradas como una violación a sus Estatutos y en contra de sus derechos Constitucionales. A través de diversos telegramas manifestaron su oposición a la “brutalidad” con la que actuó en su contra la fuerza pública. Uno de dichos telegramas expuso lo siguiente, “protestamos enérgicamente por brutal atentado realizado contra Sindicato Trabajadores Ferrocarrileros República Mexicana por elementos

---

<sup>205</sup> Carr, Barry, *op. cit.*, p. 178.

<sup>206</sup> El 20 de octubre de 1948 se reportó lo siguiente: “Según los informes que tienen de nuestros Agentes, los elementos ferrocarrileros adictos a Jesús Díaz de León siguen ganando terreno a los de Gómez Z. La pugna continúa y todos esperan el fallo de la Secretaría del Trabajo. Ambos bandos siguen desarrollando actividades para controlar el mayor número de adeptos. La situación es tirante.” Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

<sup>207</sup> Atentamente Srío. Gral. Vicente García. Srío. De Conflictos. Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34. De igual forma se manifestaron las diferentes secciones ferrocarrileras de toda la República Mexicana contra Jesús Díaz de León.

políticos, agentes policiacos disfrazados de civil, gente extraña organización y trabajadores desorientados.”<sup>208</sup>

A través de la mentira y la brutal represión se impuso al falso líder Jesús Díaz de León y a los líderes sindicales de las diferentes secciones sindicales del interior del país. A pesar de la adversidad, la protesta de la rebelión ferrocarrilera fue contundente, específicamente las secciones ferrocarrileras 15, 16, 17 y 18 se opusieron en contra de la gran mentira.

El “charrazo” visto a la luz de su contexto histórico adquirió el significado de corrupción. Se convirtió en una cultura que avaló el gobierno y se institucionalizó entre los meses de agosto y octubre de 1948. Puso en claro su distanciamiento de las bases trabajadoras, marcó su oposición a la democracia y a la izquierda sindical. Fue una pieza clave para limitar la libre participación y organización obrera. Fue el mecanismo para reprimir cualquier manifestación de la rebelión ferrocarrilera.

#### **4. El rechazo al charrismo sindical**

La rebelión ferrocarrilera representó a 28 secciones sindicales, de un total de 36, nunca fue pasiva ante la política autoritaria del gobierno de Miguel Alemán y mucho menos ante la imposición del falso líder sindical. El 16 de octubre, recibió el apoyo de la Coalición de Organizaciones Obreras Industriales, compuesta por ferrocarrileros, mineros, petroleros integrantes de la Confederación Única de Trabajadores y por la Alianza Obrera y Campesina, para solicitar ante Manuel Ramírez Vázquez, titular de la Secretaría del Trabajo, la sustitución de Jesús Díaz de León y el reconocimiento como secretario general del sindicato a Francisco Quintana Medrano. Pero, la respuesta fue la ratificación de Díaz de León como secretario general.

Ramírez Vázquez argumentó que:

---

<sup>208</sup> Firman el documento diferentes sindicatos y organizaciones de trabajadores que apoyan al STFRM. Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

1) El gobierno no tiene injerencia en los asuntos internos de los sindicatos. 2) La actitud oficial tiende siempre a procurar un entendimiento entre las partes en pugna dentro del ánimo conciliador del régimen para que no haya discusiones en los sindicatos; y 3) En el caso de que entre los dirigentes no haya un entendimiento, entonces la Secretaria del Trabajo estudiará el asunto con estricto apego a la Ley y a los estatutos que rigen a la organización...<sup>209</sup>

El primer punto señalado por Ramírez Vázquez, “el gobierno no tiene injerencia en los asuntos internos de los sindicatos”, dio a entender que respetaba la autonomía sindical y la solución interna que tomaran los trabajadores en sus conflictos. Segundo, declaró en plural, la no injerencia abarcaba a otros sindicatos de industria. A pesar del interés que mostró el Secretario por convencer a su audiencia para hacer saber de su política de imparcialidad y de no intromisión en los problemas internos sindicales, las evidencias en el sindicato ferrocarrilero contradijeron sus declaraciones.

La intensa lucha que emprendió la rebelión ferrocarrilera no fue suficiente para que algunas secciones sindicales tomaron distancia de Campa y de Gómez Zepeda y apoyaran a Díaz de León. Dicha situación tuvo un trasfondo, los periódicos incrementaron el descontrol, la desconfianza y el desánimo en el medio ferrocarrilero. La prensa de la época publicó la intención de los líderes ferrocarrileros de izquierda de intentar pactar con Díaz de León, pero no lo lograron. Paralelo a ello continuó el proceso de acusación contra de la oposición, sus integrantes fueron perseguidos, despedidos de sus fuentes de trabajo y algunos encarcelados.

El 27 de octubre de 1948, fue el día en que se institucionalizo “el charrazo”, el Presidente Miguel Alemán, dio fin con los brotes de inconformidad que existían en todo el país, reconoció oficialmente a Jesús Díaz de León como Secretario General del Sindicato Ferrocarrilero. Con ello se cumplió con un doble propósito. Primero eliminó políticamente a dos líderes de la rebelión ferrocarrilera: Valentín Campa y Luis Gómez. Y segundo, imprimió temor a las bases de la rebelión a través de un castigo económico ejemplar, el sector ferrocarrilero *entre 1952 y 1957*

---

<sup>209</sup> Alonso, Antonio, *op. cit.*, p. 88.

vio sus salarios reales descender en un 0,3 por 100 anual, mientras que los electricistas, por ejemplo, veían cómo su situación mejoraba continuamente.<sup>210</sup>

El sábado 4 de diciembre de 1948, en un último intento para dar a conocer su verdad, Luis Gómez Zepeda se careo con Jesús Díaz de León. No existió ningún cambio respecto a lo discutido meses anteriores, ambos personajes se mantuvieron en su argumento original.

1. Luis Gómez Z., sostiene detrás de la reja del Juzgado que al gastarse los \$226,000.00 para la creación del C.U.T., contaba con la autorización de las 36 Secciones del Sindicato. 2. Jesús Díaz de León, el actual líder, al ser careado con su antecesor, se concretó a afirmar que él no conoce ni cree que exista la autorización del crédito gasto que se hizo para la renovación de la C.T.M.<sup>211</sup>

Las consecuencias más importantes, a partir de la imposición oficial, fueron las reformas a los contratos colectivos de los ferrocarrileros, con la justificación de sanear a la empresa de Ferrocarriles Nacionales de México. Era acabar con lo que se logró en tiempos de Lázaro Cárdenas<sup>212</sup>, donde se pensó que debía ser administrada por los trabajadores. El charrazo marcó el inicio para convertirla en una “empresa industrial privada”.

Las características de la nueva ley, aprobadas por las cámaras a iniciativa del Ejecutivo de la Unión, son ya del dominio público; la tendencia principal que en ella se persigue es la de dar a los Ferrocarriles Nacionales una estructura diferente a la que han tenido, pues se les organiza como si fueran una empresa privada industrial y comercial a efecto de sanear su economía y hacer costeable la explotación del sistema para el porvenir.<sup>213</sup>

Los derechos de los trabajadores sindicalizados fueron violentados, para dar apertura a una nueva cultura empresarial que incrementó la disciplina de los trabajadores, bajo el argumento de una aparente recuperación económica en beneficio de los ferrocarrileros, lo cual se convirtió en una promesa permanente.

Otro elemento que generó descontento y afectó la economía de los ferrocarrileros, fue el uso que se le dio a las cuotas sindicales. A los pocos meses

---

<sup>210</sup> H. Smith, Peter, Capítulo 7 “El imperio del PRI”, en Katz, Friedrich, et. al. *Historia de México*, España, Crítica, 2001, p. 344.

<sup>211</sup> *El Universal*, sábado 4 de diciembre de 1948

<sup>212</sup> Pérez, Ricardo, *Lázaro Cárdenas un mexicano del Siglo XX*, México, Debate, 2019.

<sup>213</sup> *El Universal*, domingo 12 de diciembre de 1948.



de haber asumido el cargo como secretario general Díaz de León hizo uso indebido de dicho recurso colectivo. Fue la rebelión ferrocarrilera la encargada de ver con ojos críticos a la nueva administración sindical y denunciar que las cuotas sindicales eran utilizadas para *propagadas personales que dividen a la clase trabajadora en perjuicio del país y de la organización de los ferrocarrileros*.<sup>214</sup> En síntesis, la corrupción no desapareció con el nuevo líder sindical, al contrario se incrementó.

## **5. La rebelión de las secciones sindicales del Distrito Federal**

Jesús Díaz de León logró imponerse a través de mentiras; por la ayuda y complicidad con el Presidente Miguel Alemán, con los jueces, ministerios públicos, agentes judiciales, ejército y policía. Desde las primeras maniobras del proceso, que arriba hemos señalado, no todos fueron ingenuos para apoyarlo. Las secciones sindicales ferrocarrileras más politizadas se dieron cuenta del error político al que se encaminaba al sector.

La rebelión ferrocarrilera despertó en el Distrito Federal, fueron las secciones sindicales del Distrito Federal las que protestaron, la 15, 16, 17 y 18, quienes se opusieron a la candidatura y posteriormente a la imposición de Díaz de León. Dicho acto obligó al líder “charro” a tomar un camino diferente, inmediatamente convocó a las secciones del interior de la República, consideró que era más dóciles y podía manipularlas para lograr sus objetivos, le sirvió para hacer contrapeso en contra de los grupos de oposición.

Envió un telegrama a todas las secciones sindicales de provincia, con la intención de convencerlas del error que cometían las secciones sindicales del Distrito Federal al impedir el libre uso de las instalaciones ferroviarias:

Los trabajadores se posesionaron del edificio del ejecutivo y de las cuatro secciones locales de México secciones 15, 16, 17 y 18 custodiados con guardias de los mismos. No hay en este conflicto influencias políticas, ni ajenas a los propios

---

<sup>214</sup> Firmado por el secretario local de la Sección 25 del STFRM, 10 de diciembre de 1948, Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

trabajadores, sino que estos están ya cansados de las inmoralidades de los grupos de Valentín Campa y Luis Gómez Z.<sup>215</sup>

Díaz de León insistió en la idea de lograr la “moralización” del sindicato. Agregó que su compromiso era combatir los vicios de corrupción impregnados por años en el sindicato y eliminar a la oposición que frenaba dichos cambios. Para él los dos “grandes defraudadores” eran: Valentín Campa y Luis Gómez Z. Como respuesta las secciones sindicales del D. F., cuestionaron todo su proceso de elección sindical.

La oposición ferrocarrilera fue reprimida. Díaz de León solicitó la presencia de fuerza pública: policías, granaderos y el ejército se encargaron desocupar de forma violenta las secciones sindicales del D. F. Para hacer más efectivo el ataque, el gobierno ordenó el uso de la policía secreta, quien se infiltró y se disfrazó de trabajadores, de tal forma se sabotó la resistencia ferrocarrilera, a quien sorprendió y golpeó brutalmente.

La infiltración de la policía secreta se ejerció en diferentes medios, tanto en los sindicatos de industria, en los mítines, en las marchas, en las organizaciones de izquierda, en el movimiento obrero, fue una práctica constante promovida, tolerada e impulsada por el gobierno. “La lucha había llegado a su expresión más violenta. Por una parte quienes apoyaban a Valentín Campa y Luis Gómez Z., pretendieron derrotar a Díaz de León acusándolo de divisionista y de atacar “al sindicato más combativo”.<sup>216</sup>

A final se entendió que la acusación y encarcelamiento a Valentín Campa y a Luis Gómez Z.<sup>217</sup>, fue una cortina de humo, para imponer la cultura del Partido

---

<sup>215</sup> Alonso, Antonio, *op. cit.*, p. 83-84.

<sup>216</sup> Alonso, Antonio, *op. cit.*, p. 84-85.

<sup>217</sup> Múltiples telegramas fueron enviados al Presidente Miguel Alemán Valdés, por la detención y encarcelamiento de Luis Gómez Z. Algunos incondicionales de Jesús Díaz de León se manifestaron de la siguiente forma: “Ferrocarrileros Sección 19 enormemente disgustados pretender juez Lic. Aguayo conceder libertad Luis Gómez Z. y socios, dispusieron fraudulentamente fondos ilegales en connivencia Consejo General Vigilancia. Compañero Jesús Díaz de León genuino representativo intereses trabajadores tiene personalidad jurídica y cuenta respaldo absoluto del sistema, para exigir castigo culpables. Respetuosamente rogamole su intervención.” Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34. De forma similar se manifestó la Sección 4 del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la

Revolucionario Institucional (PRI), que representó la corrupción, el corporativismo, la inmovilidad política de los trabajadores y dar fin con la libre organización sindical.

## **6. Represión contra la rebelión ferrocarrilera: Campa y Gómez Zepeda**

El 26 de octubre de 1948, fue encarcelado Luis Gómez Zepeda por seis meses. En noviembre de 1949 detuvieron a Valentín Campa y alcanzó su libertad el 9 de enero de 1952. Diferentes sectores de trabajadores y de la sociedad en general manifestaron su oposición ante dicho acto represivo.<sup>218</sup>

...el acto cometido con el compañero Gómez Z., está perpetrado en una de las más grandes injusticias, atentamente solicitamos de Ud. Tenga a bien intervenir directamente a efecto de que este error sea reparado a la mayor brevedad ordenándose la completa libertad de nuestro camarada...<sup>219</sup>

Los ferrocarrileros de la delegación número 2, dependiente de la sección número 20, manifestaron su apoyo y exigieron la libertad de Gómez y Campa. Calificaron los hechos como arbitrarios y se asumieron como los “primeros alemanistas, suplicamos ordene sea puesto en libertad compañero Luis Gómez Z. tenemos seguridad honestidad de este camarada.”<sup>220</sup>

Jesús Díaz de León<sup>221</sup> acusó a los líderes de la rebelión ferrocarrilera del “delito de abuso de confianza”, por disponer de las cuotas sindicales sin la autorización de los trabajadores de doscientos seis mil pesos, ante la Procuraduría del Distrito Federal. Dicha acusación fue considerada por los mismos trabajadores

---

República Mexicana. “Sección cuatro Sindicato Trabajadores Ferrocarrileros República Mexicana enérgicamente protesta por amparo concedido Luis Gómez Z. y socios por malversación de fondos sindicales de que están acusados. Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34. Sección 23 la misma opinión. Sección 36 igual. Sección 29. Sección 10, 31, Sección 1, Sección 6, Sección 9, Sección 13.

<sup>218</sup> Cuauhtémoc Domínguez Nava, “La fuerza de los ferrocarrileros. La derrota histórica de 1959: Cronología de la brutal represión al movimiento independiente”, en *Relatos e historias en México*, número 113, México, año X, febrero 2018, p. 72-79.

<sup>219</sup> Dinamita Durango, 8 de diciembre de 1948, Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

<sup>220</sup> Atentamente. Delegado Secretario Alberto Ruiz Jiménez. Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34. También el Sindicato de Telefonistas se adhirió a la protesta y a la exigencia de poner en libertad a Gómez Z. Sección 6, los Trabajadores Caldereros Ferrocarrileros, la Federación Única de Trabajadores de Tamaulipas, etc.

<sup>221</sup> Jesús Díaz de León, Secretario General del STFRM, 15 de julio de 1949. Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

como una traición a la tradición, para resolver los problemas internos del gremio ferrocarrilero. Algo atípico ocurrió, el juez de forma inmediata giro orden de aprehensión en contra de los acusados,<sup>222</sup> con la clara intención de fortalecer a Díaz de León<sup>223</sup> y dejar sin protección legal a los acusados.

Varios ferrocarrileros manifestaron su enojo a través de telegramas lo siguiente, “se especula que la detención sufrida por el compañero Luis Gómez Zepeda significa que el Gobierno tiene injerencia en este acto y que la finalidad es destruir a la Confederación Única de Trabajadores, porque ésta, según afirman nuestros enemigos, es comunista.”<sup>224</sup> Una vez más se confirmó la intención general del gobierno de acabar con todo lo que oliera a izquierda.

Después de haber encarcelado a Campa se multiplicaron las voces de apoyo y la exigencia para que fuera liberado y al mismo se puede calibrar la importancia del líder a nivel nacional, porque no solo lo reconocían los ferrocarrileros o los obreros. En ese sentido se manifestó el Sindicato de Enfermeras y Parteras, quien envió varios telegramas al Presidente Miguel Alemán, para hacerle saber que era una injusticia tenerlo en la cárcel. De forma similar otros sectores manifestaron su desacuerdo, mostraron que era una arbitrariedad y le solicitaron que “usted intervenga objeto honesto dirigente ferrocarrilero Valentín Campa, dénese amplias garantías defensa virtud conciencia absoluta mayoría trabajadores ferrocarrileros y pueblo país saben acusación impútasela tiene marcado carácter político y económico...”<sup>225</sup>

---

<sup>222</sup> Alonso, Antonio, *op. cit.*, p. 92.

<sup>223</sup> Para la Federación Única de Trabajadores del Estado de Veracruz los acontecimientos se explicaban de la forma siguiente: “ Ante incalificable atropello cometido catorce actual por elementos policías disfrazados paisanos encabezados por Jesús Díaz de León apoderándose por la fuerza oficinas generales Sindicato Ferrocarrilero y Secciones radicadas esa capital, pretendiendo mediante esta medida arbitraria nulificar acuerdos tomados cuerpo ejecutivos dicho sindicato, de deponer secretario general sindicato por traicionar trabajadores representada, permitimos elevar ante usted nuestra protesta...” Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

<sup>224</sup> Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

<sup>225</sup> Coatzacoalcos Veracruz, 29 de noviembre de 1948, Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

El encarcelamiento de Campa, generó un importante revuelo entre los trabajadores a nivel nacional. Coincidieron en su análisis de que la detención y encarcelamiento tuvo un “carácter político”. Y que se buscó por medio de la represión la eliminación en los puestos de dirección sindical a los líderes y a la izquierda en general, con el propósito de dejar asentado una lección para que nadie incurriera en esa línea de pensamiento y de práctica política. “Dos semanas después del ataque al sindicato, Díaz de León declaró que él era anticomunista y que siempre lo había sido.”<sup>226</sup>

Sin embargo, no pudieron callar a la rebelión ferrocarrilera a nivel nacional, ni mucho menos a las voces que se solidarizaron con su etapa de represión. Las manifestaciones de apoyo no se detuvieron. De diferentes estados de la República fueron enviados telegramas a las oficinas de la Presidencia de la República, para solicitar la libertad inmediata de Valentín Campa. Las Compañías de Explosivos del estado de Durango de forma valiente expresó “respeto al régimen de derecho”.

Los hechos contra los ferrocarrileros generó la manifestación colectiva de los trabajadores. Primero, consideraron que fue arbitrario el actuar del gobierno; segundo, manifestaron su lealtad y respeto al presidente Alemán Valdés, lo disculpaban, pero acusaban a otros de los males ocasionados en el sindicato ferrocarrilero; tercero, fueron solidarios con sus compañeros y enfrentaron el autoritarismo; y cuarto, calificaron de injusto el encarcelamiento de los líderes rebeldes.

Los ferrocarrileros “calificaron al presidente de la República, Miguel Alemán Valdés, de amigo de los trabajadores y apoyaron al sindicato ferrocarrilero (ya no reconocían a Díaz de León como su líder genuino).”<sup>227</sup> Las contradicciones en los reclamos, por no querer oponerse al presidente de forma directa al momento de desconocer al secretario general, fueron desaparecieron con forme fue madurando la reorganización del movimiento ferrocarrilero.

---

<sup>226</sup> Carr, Barry, *op. cit.*, p. 178.

<sup>227</sup> *Excélsior*, 27 de octubre de 1948.

La protesta ferrocarrilera fue más notoria cuando se opusieron de forma directa al líder Díaz de León<sup>228</sup> por haber ocupado violentamente las instalaciones de las secciones sindicales de la Ciudad de México, por calumniar de forma injustificada al secretario general de la CUT Luis Gómez y a su Srio. exterior Antonio González.<sup>229</sup> Dicha injusticia se la hicieron saber de forma directa al presidente Miguel Alemán.

A fe de caballeros y de sinceros Alemanistas, como usted sabe que somos, queremos aclarar por ser de absoluta justicia, que el amigo y compañero Luis Gómez Z., nunca se ha robado ni un solo centavo de los trabajadores y mucho menos abusado de la confianza de sus representados...<sup>230</sup>

De igual forma, durante el año de 1949, la Presidencia de la República siguió recibiendo un gran número de telegramas, por parte de diferentes organizaciones obreras, manifestando con respeto la solicitud de acabar con la persecución en contra de Valentín Campa y posteriormente se exigió su la pronta liberación<sup>231</sup>, por considerar que había sido víctima de una calumnia.

Los trabajadores petroleros se solidarizaron de la forma siguiente:

En representación Sindicato de Petroleros pedimos a usted se haga justicia al trabajador Valentín Campa como encarcelado por querrela calumniosa como siguiendo precedente sentado con Luis Gómez Z. punto para la continuación del Proceso pedimos ordene usted amplias garantías para vida de Campa y para la defensa así como absoluta imparcialidad...<sup>232</sup>

La Unión de Colonos, del Municipio de Coyuca de Benítez, Guerrero, así como múltiples organizaciones de obreros, sindicatos, trabajadores, estudiantes

---

<sup>228</sup> Jesús Díaz de León, Secretario General del STFRM, 25 de febrero de 1949, Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

<sup>229</sup> Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

<sup>230</sup> Porra Ferrocarrilera Alemanista, 23 de noviembre de 1948. Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

<sup>231</sup> De Tierra Blanca, Veracruz, el Sindicato de Oficios Varios solicitó al Presidente Miguel Alemán la pronta libertad del líder Ferrocarrilero Valentín Campa, Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34. De diferentes partes del país se manifestaron por la libertad de Valentín Campa. De Guerrero, de Tamaulipas, de San Luis Potosí. Es decir se generalizó en todo el país la inconformidad. Los estudiantes se adhirieron a la protesta nacional por el encarcelamiento de Valentín Campa. "Estudiantes universitarios protestan aprehensión Valentín Campa, único dirigente obrero honrado, Grupo José Carlos Mariátegui. Mario Pérez Marín. 17 de noviembre de 1949. Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

<sup>232</sup> José Luis Andrade, STPRM, 19 de noviembre de 1949, Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432.3/34.

universitarios de todo el país solicitaron de forma enérgica la libertad de Valentín Campa y advirtieron que se mantendrían atentos del proceso legal hasta lograr la libertad del líder obrero.

## **7. El charrazo no sanó al sindicato ferrocarrilero**

Después de la imposición de Jesús Díaz de León las promesas de moralización, depuración y mejora salarial no se cumplieron. El 22 de agosto de 1949, un año después del charrazo, en Aguascalientes los ferrocarrileros de la sección 2 le pidieron al Presidente Miguel Alemán atendiera la urgente necesidad de aumento salarial.<sup>233</sup> De forma similar, el secretario local de la sección 15, realizó su solicitud.

Trabajadores Nonoalco, Bolívar y Pachuca, controlados sección quince Sindicato Ferrocarrilero, piden a usted respetuosamente resuelva forma favorable nuestra petición aumento salarios, y reiterante su decisión trabajar de acuerdo su programa gobierno, respaldando nuestro secretario general Jesús Díaz de León y repudiando maniobras agitación realizan facciones comunistas y gomecetista.<sup>234</sup>

Diferentes secciones sindicales continuaron mandando cartas y telegramas a las oficinas de la Presidencia de la República, durante el periodo de 1948-1952. Los diferentes mensajes enviados dieron a conocer su reclamo económico y su descontento con el nuevo líder sindical Jesús Díaz de León, porque no daba respuesta a su solicitud.

En 1950, continuó la demanda de aumento salarial y fue conocida por el presidente Miguel Alemán, se le hizo saber por diferentes medios la urgencia económica. Se dejó en claro que el problema no se debía a la falta de recurso económico, como lo expresaron los ferrocarrileros de Guadalajara, quienes explicaron que la mayoría de trabajadores recibían injustamente bajos salarios y un pequeño sector era recompensado con altos sueldos.

Ante el ritmo ascendente estándar de vida y disfrutando actualmente salarios provenientes antes de la devaluación de nuestra moneda respaldamos íntegramente las gestiones del Srío. Jesús Díaz de León relativas al aumento de nuestros

---

<sup>233</sup> Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432/3.

<sup>234</sup> Secretario Local Sección 15. Alejandro A. Reid. México, D.F. 1 de febrero de 1950. Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432/3.

salarios, manteniendo actitud ecuánime por no dudar de su atención impartiéndonos justa con beneficio a la petición solicitada y que otros trabajadores ya disfrutaban inclusive burócratas.<sup>235</sup>

Sin embargo, el reparto económico no fue homogéneo. Algunos sectores de los ferrocarrileros recibieron más beneficios económicos que otros, tal y como lo confirman diversos telegramas. Por ello, los trabajadores expresaron su desconfianza a la gestión de Jesús Díaz de León. Dicha opinión se fortaleció conforme avanzó la gestión del charro sindical.

En 1950, en Ciudad Madero, Tamaulipas, los ferrocarrileros respetuosos y apegados a los derechos laborales, buscaron una solución a su demanda salarial, solicitaron la intervención directa y puntual de Díaz de León, pero nunca lo hizo.

Ante tal situación desesperada encuéntrense trabajadores ferrocarrileros motivo resolución solicitud aumento salarios, rogamole con todo respeto, díguese intervenir objeto otórguese dicho aumento, inteligencia gremio ésta absolutamente identificado política obrerista su gobierno, apoyando Srío. Gral. Jesús Díaz de León.<sup>236</sup>

Los ferrocarrileros del norte del país conservaron la calma y actuaron bajo el protocolo institucional del Sindicato Ferrocarrilero, aún y teniendo la urgente necesidad de un aumento salarial. Llegaron a tal punto de manifestar su apoyo a Díaz de León, es decir, el otorgamiento de incremento salarial pudo haber generado un entendimiento entre las partes. El líder era una figura de respeto, no había reclamo político, pero ya llevaban tres años haciendo la solicitud de aumento salarial y no se había concebido.

Por lo anterior, las solicitudes de incremento salarial se mandaron directamente a las oficinas de la presidencia, para que existiera una respuesta favorable a las demandas de los trabajadores, ya que Díaz de León no logró solucionar los problemas económicos marcados por los ferrocarrileros.

Elementos ferrocarrileros Sección Treinta solicitan respetuosamente su valiosa intervención objeto resuélvase favorablemente nuestra petición aumento salarios

---

<sup>235</sup> Maestranza 133 Pedro Carrillo B Secretario Local. 8 de marzo de 1950, Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432/3.

<sup>236</sup> Ciudad Madero Tamaulipas, 7 de febrero de 1950. Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432/3.



por ser nuestra situación económica desesperada. Reiteramos nuestra identificación con su régimen y apoyamos nuestro Secretario General Jesús Díaz de León condenando toda labor agitación pretenda realizarse.<sup>237</sup>

Después del golpe a la rebelión ferrocarrilera, a través de su sindicato, en 1948, la demanda de aumento salarial continuo, pero con diversas variantes, se polarizaron los puntos de vista. Primero, en acto de madurez política se aceptó a Jesús Díaz de León como secretario general; segundo, se buscó calmar a los agitadores y a los comunistas; y tercero, se confirmó la idea que concibió al nuevo secretario general como una imposición y una traición a las históricas luchas ferrocarrileras.

## **Conclusiones**

1947, la renuncia de los sindicatos de industria a la CTM, encabezados por los ferrocarrileros, fue el episodio fundamental que alertó al Presidente Miguel Alemán, para buscar el incremento del control sindical. Los obreros que salieron se fortalecieron políticamente y dejaron a la máxima organización obrera corporativa nacional muy debilitada.

La rebelión ferrocarrilera confirmó a finales de la década de los años cuarenta que la CTM se encontraba en manos de Fidel Velázquez y de los “cinco lobitos”, quienes la convirtieron en una organización corporativa, autoritaria, corrupta, con sumisión hacia el gobierno y en franco olvido de la defensa de los derechos laborales de los trabajadores. Esos fueron algunos de los motivos que justificaron su salida.

En 1948, el charrazo fue el golpe contra el sindicato ferrocarrilero, el más combativo de todos los de industria. De esa forma el Estado incrementó su control, eliminó la democracia y la independencia sindical. El autoritarismo buscó la eliminación de la izquierda obrera y se toleró la entrada de la corrupción en todos los niveles del Sindicato.

---

<sup>237</sup> Respetuosamente Rosauero González G. Secretario Local. Nuevo Laredo Tamaulipas, 31 de enero de 1950, Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdés, 432/3

La rebelión ferrocarrilera fue reprimida a lo largo del proceso de imposición del falso líder Jesús Díaz León. Un primer momento fue la eliminación del discurso y la presencia de los líderes de oposición. Segundo, fue crear una mentira para desprestigiar a todas luces a la rebelión ferrocarrilera, acusándola de corrupción. Tercera, utilizar la fuerza pública para reprimir brutalmente a los trabajadores y poner bajo control del gobierno a todas las secciones sindicales y las instalaciones de la empresa de FNM. Cuarto, para imponer un castigo ejemplar, fueron acusados con mentiras los líderes de la rebelión ferrocarrilera. Luis Gómez Zepeda fue encarcelado seis meses y Valentín Campa tres años, de 1949 a 1952.

## Capítulo IV

### La rebelión ferrocarrilera en el contexto de la sucesión presidencial de 1958

#### 1. Los motivos de la rebelión ferrocarrilera de 1958

¿Por qué exigieron con tanta fuerza los ferrocarrileros en 1958 aumento salarial? El salario otorgado a los ferrocarrileros, durante el periodo de 1948-1958, no mantuvo un incremento constante, al contrario tuvo una caída en 1948 y ahí se mantuvo durante los siguientes diez años, se estancó, disminuyó, hasta llegar al congelamiento; pero en 1958 por la lucha obrera intensa se logró una significativa recuperación.

José Luis Reyna escribió que *existe alguna evidencia que señala con claridad que el gremio ferrocarrilero sufrió entre 1948 y 1958, un deterioro de sus salarios proporcionalmente mayor si se le compara con otros sindicatos enclavados en empresas de control estatal como son los de petroleros y electricistas.*<sup>238</sup>

Los bajos salarios destinados a los ferrocarrileros y a la clase obrera en general, representan una parte fundamental de la estrategia para lograr el desarrollo industrial nacional, proceso que inició en 1940 y al finalizar la administración de Manuel Ávila Camacho se acordó aplicar la norma de bajos salarios a través del Pacto Obrero Industrial.

También, la estrategia utilizada para el desarrollo industrial, buscó mantener la paz social a través del control obrero y sobre los sindicatos de industria se impuso la cultura del charrismo a partir de 1948. De igual forma se permitió la entrada de la cultura del PRI<sup>239</sup> en las organizaciones políticas independientes, como ocurrió desde la época de Cárdenas, cuando se afilió la Confederación de Trabajadores de México (CTM) al Partido de la Revolución Mexicana (PRM).

En 1947<sup>240</sup>, los ferrocarrileros solicitaron incrementó salarial, pero les fue negado, durante los años posteriores se mantuvo dicha demanda y el resultado

---

<sup>238</sup> Reyna, José Luis y Trejo Delarbre, Raúl, *La clase obrera en la historia de México. De Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos*. Siglo XXI-UNAM, México, 1981, p. 80-81

<sup>239</sup> “Desde el punto de vista institucional... se puede decir que el Partido Revolucionario Institucional (PRI) constituye la unidad superior en la cual se articula la CTM, la CNC y la CNOP pero también las demás organizaciones que de algún modo amplían la representatividad del PRI en los sectores obreros y campesinos como son el Congreso del Trabajo y el Congreso Permanente Agrario. En Zapata, Francisco, “Afiliación y organización sindical en México”, en Reyna, José Luis et. al. *Tres estudios sobre el movimiento obrero en México*, El Colegio de México, México, 1976, p. 99.

<sup>240</sup> “En el aumento de salarios, en su pliego de peticiones del 13 de mayo de 1947, habían solicitado para cerca de 6 mil trabajadores un aumento de 120 pesos mensuales que para septiembre de 1948 sólo obtienen 45 o 55 pesos mensuales, sin otorgar prestaciones

fue el mismo. Sin embargo, para 1958 se logró cambiar la estrategia y conseguir un verdadero incremento.

Sergio De la Peña escribió:

En el caso de los ferrocarrileros, el movimiento encabezado por Vallejo y Campa venía de 10 años atrás. Logró desde junio de 1958, en pleno proceso electoral, la participación de gran parte del Sindicato en la lucha por demandas económicas elementales en paros escalonados de creciente repercusión nacional.<sup>241</sup>

La imposición de bajos salarios a los ferrocarrileros, durante diez años, obligó que se organizaran, protestaran, recuperando su tradición e independencia política cultivada por décadas durante todo el siglo XX. Esto último, fue interpretado por la autoridad como un atentado a la paz social y una rebelión contra el gobierno de Ruiz Cortines.

El pago de mano de obra barata fue un acuerdo firmado entre los empresarios, el Estado y los obreros en tiempos de Ávila Camacho. A partir de 1948, disminuyó el salario de los ferrocarrileros notablemente. Las estadísticas señalan lo siguiente: en 1948 tenían un salario nominal de 26.49 pesos, al finalizar el sexenio alemanista, en 1952, descendió a 21.16 pesos, en 1955 tuvo un mínimo incremento a 23.17 y en 1957 se redujo a 21.76 por cada trabajador. Mientras que otros sectores del ramo de la industria mejoró su ingreso. Por ejemplo, los petroleros ganaban en 1948, 31.46 pesos, y en 1957, 29.17 pesos. Mientras que los electricistas 32.89 pesos, en 1948, y en 1957, 33.26 pesos<sup>242</sup>.

Barry Carr elaboró una estadística donde se muestra cómo se dieron los cambios en el salario mínimo, el salario promedio real e índice nominal, durante el periodo de 1940 a 1959. El salario mínimo entre 1950-1951: \$ 3.35; en 1952-1953: \$ 5.35; en 1954-1955: \$ 6.34; en 1956-1957: \$ 7.25; en 1958-1959: \$ 8.13. Cambio en el salario mínimo diario fue en 1950-1951 fue 220.4; 1952-1953 fue 352.0; 1954-1955 fue 417.1; 1956-1957 fue 477.0; 1958-1959 fue 534.9. Mientras el índice del costo de la vida era: 1950-1951: \$353.5; 1952-1953: \$5.35; 1954-1955: \$6.34; 1956-1957: \$7.25; 1958-1959: \$8.13.<sup>243</sup>

---

contractuales. En Cortés, Guadalupe, "Golpe al movimiento ferrocarrilero, 1948", en Víctor M. Durand Ponte, et. al. *Las derrotas obreras 1946-1952*, UNAM, México, 1984, p. 82.

<sup>241</sup> De la Peña, Sergio, *La Clase Obrera en la Historia de México. Trabajadores y Sociedad en el Siglo XX*. Siglo XXI, IIS UNAM, México, 1987, p. 142.

<sup>242</sup> Reyna, José Luis, "IV. El Conflicto Ferrocarrilero de la Inmovilidad a la Acción", en Olga Pellicer de Brody, *Historia de la Revolución Mexicana 1952-1960. El Afianzamiento de la estabilidad política*, Colegio de México, número 22, 1981, p. 167-168.

<sup>243</sup> Carr, Barry, *La izquierda mexicana a través del Siglo XX*, Era, México, 1996, p. 207.

Uno de los malestares en el medio ferrocarrilero<sup>244</sup> en 1957, partió de la urgente necesidad de incrementar el salario mensual para cada trabajador. Después de analizar los ingresos de la empresa y planear la estrategia política, se solicitó un aumento de \$350.00 mensuales.

Mientras los trabajadores miembros de las secciones 6, 9, 10, 13, 24, 26, 28 y 36, presionan, cada vez con mayor fuerza, para que se realicen asambleas en la que sea tratada la petición de aumento de salarios. Se espera que antes del día último del mes en curso la demanda aumento de \$350.00 mensuales por trabajador sea acordada en esas secciones.<sup>245</sup>

En 1958, el movimiento ferrocarrilero exigió un aumento salarial de \$350.00 mensuales, sin embargo, la dirección nacional del Sindicato Ferrocarrilero continuó con una política ajena a los intereses de los trabajadores. Samuel Ortega, como secretario general del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), manifestó su desacuerdo a la solicitud de aumento. El 20 abril de 1958, *La Voz de México* publicó la posición política de Ortega ante la demanda de los trabajadores.

Samuel Ortega Hernández, ha revocado su promesa de convocar a una Convención Nacional Extraordinaria para el estudio de las peticiones de aumento de salarios en \$350 mensuales por trabajador expresadas por la mayoría de los miembros del STFRM en sus asambleas, enfrentándose así a la magnitud unida de acción creada en la base y poniendo en práctica múltiples argucias para impedir que el movimiento por aumento de salarios avance.<sup>246</sup>

La resistencia ferrocarrilera elaboró un estudio económico y como producto obtuvo una petición de aumento salarial. Dicha situación no fue bienvenida por la autoridad, Conforme avanzó el movimiento se polarizó más la escena política entre los ferrocarrileros y los líderes charros sindicales, junto con la empresa.

¿Qué estrategia empleó la empresa de FNM para eliminar la rabia ferrocarrilera? La empresa hizo uso de una estrategia tradicional, vigilar a los líderes del movimiento, para atemorizarlos y amenazarlos con correrlos de su fuente de trabajo. Las cuatro secciones sindicales de la ciudad de México 15, 16, 17 y 18 fueron fuertemente controladas e intervenidas por medio de la fuerza pública y la policía secreta de la misma empresa, para tratar de evitar la libre organización y unidad nacional del gremio.

---

<sup>244</sup> “El promedio de salario mínimo legal diario en el país era de 8.13 pesos en el bienio 1958-1959, subió a 9.89 para 1960-1961, llegó a 12.44 en los años siguientes y alcanzó los 16.95 para 1964-1965.” En Trejo Delarbre, Raúl, “2. Los trabajadores y el gobierno de Adolfo López Mateos (1958-1959), en *La clase obrera en la historia de México. De Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos (1952-1964)*, UNAM-Siglo XXI, México, 1981, p. 95-96.

<sup>245</sup> *La Voz de México*, 20 de abril de 1958, p.1.

<sup>246</sup> *La Voz de México*, 20 de abril de 1958, p. 1.

Al mismo tiempo que la lucha por aumento de salarios se intensifica y se refuerza en la mayor parte de las secciones del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros la empresa ha puesto en marcha un plan para tratar de atemorizar a los ferroviarios y frenarlos. El plan incluye medidas tales como la investigación de algunos trabajadores que participan en la dirección del movimiento.<sup>247</sup>

Es pertinente destacar a partir del siguiente cuestionamiento ¿por qué la empresa optó por reprimir en primer lugar a las secciones sindicales de la Ciudad de México? Las secciones sindicales 15, 16, 17 y 18 de la ciudad de México, eran las más politizadas y eran por tradición histórica las más combativas, por ello fueron inmediatamente vigiladas e intervenidas por la policía, porque se manifestaron a favor del incremento salarial y porque demostraron independencia política respecto del gobierno de Ruiz Cortines. Es por ello que su participación fue clave y permite comprender el proceso de lucha sindical. La unión nacional de la resistencia ferrocarrilera puso un alto a la represión en su contra.<sup>248</sup>

También, la presencia y participación de la Sección Sindical Dos, del estado de Aguascalientes, fue clave para comprender los primeros meses de organización del movimiento ferrocarrilero de 1958-1959. Propuso la creación de la Gran Comisión Nacional Pro Aumento de Salarios y la integración de todos los ferrocarrileros en resistencia.

Una de las cuestiones más importantes que se han producido entre las secciones partidarias del aumento de salarios, es el acuerdo de la Sección 2 (Aguascalientes) en el sentido de pedir a todas las secciones del sistema la formación de comisiones auxiliares de los comités locales, para que después estas se reúnan en una gran comisión nacional pro aumento de salarios.<sup>249</sup>

Los ferrocarrileros de la Ciudad de México convocaron a una asamblea nacional, junto con los de Aguascalientes, y tuvieron apoyo inmediato de casi todas las secciones sindicales. Fueron enviados delegados para que participaran en las asambleas y después informaran de formar directa en sus localidades, la intención fue la de ir formando una red obrera unida, para contrarrestar la política de la empresa, quien emprendió una campaña de desprestigio y de desinformación.

Los ferrocarrileros del norte del país no tardaron en sumarse al movimiento, la sección sindical 19 se convirtió en el eje norteño, porque se encargó de informar y de orientar las acciones del movimiento<sup>250</sup>. Casos similares ocurrieron en todo el país, dando pie a la consolidación un liderazgo local y nacional.

---

<sup>247</sup> *La Voz de México*, 20 de abril de 1958, p. 1.

<sup>248</sup> *La Voz de México*, 20 de abril de 1958, p.1.

<sup>249</sup> *La Voz de México*, 20 de abril de 1958, p. 1.

<sup>250</sup> *La Voz de México*, 20 de abril de 1958, p.1.

## 2. La Gran Comisión pro Aumento de Salarios irrumpe la política oficial

¿Cómo inició la reorganización ferrocarrilera en 1958? En noviembre de 1957, los ferrocarrileros iniciaron los preparativos de la Gran Comisión pro Aumento de Salarios<sup>251</sup>. Demetrio Vallejo Martínez y Roberto Gómez Godínez, fueron los encargados de formular la estrategia ferrocarrilera, para retomar las demandas colectivas, fue una crítica al corporativismo, al charrazo de 1948, fue un combate a la corrupción y una solicitud de aumento salarial.

Los fundadores de la Gran Comisión se encargaron de recorrer las diferentes secciones sindicales del país, para informar y capacitar políticamente a sus compañeros. Transitaron de una sección a otra, para dar orientación, para sembrar la confianza y optimismo en el movimiento nacional. La información fluyó de forma directa, el tiempo fue optimizado así como los recursos económicos para elaborar e imprimir un periódico.

En 1957, de forma clandestina y silenciosa los trabajadores se reunieron, se organizaron e iniciaron la ruta para crear una fuerte organización obrera, con auténtica representatividad nacional. El motor inicial fue la solicitud de aumento salarial, fue el elemento que convocó a los ferrocarrileros a nivel nacional, fue la llave que dio apertura al combate al corporativismo autoritario y al charrismo sindical. Fueron los primeros acuerdos que tomaron los trabajadores para recuperar la democracia perdida y lograr la reorganización obrera independiente.

Los ferrocarrileros de las secciones sindicales: 15, 16, 17, 18 y la 13 de Matías Romero, Oaxaca, manifestaron su compromiso para luchar por mejores salarios y “erradicar” a los líderes charros. Sobresalen como dirigentes ferrocarrileros Demetrio Vallejo Martínez y Roberto Gómez Godínez, del estado de Oaxaca, con una larga trayectoria política desde 1948.

¿Cuál fue la organización obrera más importante de finales de los años cincuenta? La Gran Comisión Pro-Aumento de Salarios se convirtió en la organización ferrocarrilera más importante de finales de los años cincuenta. Años después Demetrio Vallejo en sus memorias describió los primeros pasos de la organización obrera, para explicar el sentido de la exigencia de aumento salarial.

En el mes de febrero de 1958, una comisión designada por una asamblea de la sección 15 ubicada en esta capital, lanzó un manifiesto informando que habían tomado el acuerdo de pedir al Comité Ejecutivo General del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, su intervención para que

---

<sup>251</sup> Hernández y Lazo, Begoña Consuelo, *Demetrio Vallejo Martínez. Un luchador Social (1910-1985)*, Tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, FFyL, UNAM, 27 de abril de 2010, p. 146.

exigiera a la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México, un aumento general de salarios y exhortaban a los trabajadores a secundar esta iniciativa.<sup>252</sup>

¿Cuáles fueron las secciones sindicales ferrocarrileras que iniciaron el movimiento ferrocarrilero de 1958? La propuesta de la sección 15 tuvo el apoyo inmediato de la sección 13 de Matías Romero<sup>253</sup> Como ocurrió con la sección 13, quien eligió a Demetrio Vallejo y a Roberto Gómez Godínez como sus representantes ante la Gran Comisión, junto con las cuatro secciones del estado de Oaxaca, se encargaron de dar los primeros pasos para organizar y convertir la propuesta en una convocatoria más amplia. Es pertinente tener presente a lo largo de las siguientes páginas, ¿por qué Demetrio Vallejo se convirtió en el líder de los ferrocarrileros? De esos acuerdos surgió la necesidad de realizar un estudio económico sobre la empresa de Ferrocarriles Nacionales que sirviera como sustento para la petición de aumento salarial. En ese contexto se planeó organizar primero a las secciones ferrocarrileras del sur y posteriormente hacer lo mismo con las del norte del país.

La comunicación entre las secciones del STFRM fue rápida y lograron tomar acuerdos inmediatos, como el de apoyar la demanda de aumento salarial de \$350.00, para cada trabajador; mandar delegados a la Ciudad de México a más tardar antes el 30 de abril.

A pesar de toda la movilización ferrocarrilera que surgió, en mayo de 1958, todavía algunas secciones sindicales argumentaron que no estaban informadas e que no podían incorporarse al movimiento, los partidarios de Samuel Ortega así lo dieron a conocer. Argumentaron que no habían sido informados de lo que acontecía y no sabían cómo participar.

...el 2 de mayo de 1958, se inauguraron los trabajos en el salón de actos del Sindicato con la anuencia del entonces secretario general, Samuel Ortega Hernández, quien convino que la Tesorería General de la organización, pagara los sueldos y gastos de todos los delegados de acuerdo con las estipulaciones del estatuto sindical.<sup>254</sup>

Demetrio Vallejo confirmó que el Comité Central del STFRM estuvo enterado de la resistencia ferrocarrilera, de la fuerza que había tomado; el negar su existencia fue solo para restarle importancia, para no dar apoyo y mantener controlados a los trabajadores bajo el régimen del corporativismo.

---

<sup>252</sup> Vallejo, Demetrio, *Las Luchas Ferrocarrileras que Conmovieron a México. Orígenes, hechos y verdades históricas*, S/E, México, 1967, p. 5.

<sup>253</sup> *Ibidem.*, p. 5.

<sup>254</sup> *Ibidem.*, p. 6.



La Gran Comisión<sup>255</sup> se abrió paso ante la actitud negativa del Sindicato y ante el ambiente de descontrol e incomodidad que existía en el Comité Ejecutivo. Dicha organización fue el primer acuerdo de los trabajadores a nivel nacional sin la participación y manipulación del sindicato y la empresa. Era una auténtica organización de los ferrocarrileros, sus delegados fueron elegidos democráticamente, defendía sus demandas económicas y políticas.

¿Qué posición política asumió Samuel Ortega ante la Gran Comisión Pro Aumento de Salarios? Samuel Ortega al iniciar el conflicto no mostró ninguna actitud contraria a los ferrocarrileros, pero cuando se enteró de que la masa trabajadora se encontraba organizada a nivel nacional y tenía líderes democráticos, entonces intentó detener la avalancha e intervino de forma directa en sus asambleas.

... exigió que la mesa directiva de la Gran Comisión, le presentará el estudio económico formulado, y después de conocerlo, citó a todos los delegados a una asamblea; pero antes que se iniciaran los trabajos, montó un aparato policiaco dentro del salón de actos del Sindicato y en la calle se apostaron varios carros con agentes secretos y granaderos; y en este ambiente de intimidación, principió a hablar y lo estuvo haciendo durante más de cuatro horas, tiempo que utilizó para alabar sus obras poéticas, para decir que no era un estudio económico lo que se le había presentado y que el aumento de \$350.00 mensuales a cada trabajador que se proponía era exagerado debido a que la empresa no estaba en condiciones económicas de conocerlo, y para informarnos que la Gran Comisión Pro Aumento de Salarios quedaba disuelta, en virtud de que los secretarios locales iban a iniciar sus labores y que el Comité Ejecutivo General sólo acataría los acuerdos que éstos tomaran.<sup>256</sup>

A finales del mes de abril, Samuel Ortega implícitamente reconoció la importancia que tenía la Gran Comisión para su administración, por ello durante la asamblea que sostuvo con los ferrocarrileros, hizo uso de una estrategia tradicional la del desgaste y confusión. Pero en dicho acto Demetrio Vallejo, como líder ferrocarrilero, fue el único que opuso resistencia y abiertamente criticó las declaraciones de Ortega.

Le “refutó punto por punto todos los sofismas que había dicho, demostrándole que solamente su incondicionalidad a la empresa lo había llevado al extremo de anticipar la negativa de ésta a la petición del aumento... Termine diciéndole que era muy peligroso desestimar el descontento ya generalizado de los trabajadores, especialmente cuando en vez de satisfacer sus justas demandas, se les provocaba.”<sup>257</sup>

---

<sup>255</sup> *Ibidem.* p. 6.

<sup>256</sup> *Ibidem.*, p. 6

<sup>257</sup> *Ibidem.*, p. 7

La valiente resistencia de Vallejo, le abrió un nuevo camino de protesta al movimiento ferrocarrilero, porque retomó y confirmó el descontento generalizado del sector. En esa coyuntura también surgió un nuevo líder obrero, diferente al que impuso el gobierno, alejado del charrismo sindical y muy cercano a la base obrera.

Por lo anterior, Samuel Ortega y Roberto Amorós se vieron obligados a reunirse y a mostrar mayor interés sobre el problema de aumento salarial. Se mostraron muy respetuosos, institucionales e informaron a la sociedad y a los trabajadores de su preocupación por atender y resolver de forma profesional el conflicto.

Como un acto previamente convenido, Samuel Ortega Hernández, invitó al gerente de los ferrocarriles al recinto sindical para darle a “conocer” la petición de los secretarios locales. El gerente como era de esperarse, llegó en la fecha y hora señaladas, con una cauda de periodistas y fotógrafos, y después de escuchar los “razonamientos” de la solicitud, manifestó que, dado el monto de la petición, suplicaba se le concediera un plazo de 60 días para hacer un estudio de la situación económica y financiera de la empresa, a fin de determinar la suma que podría conceder como aumento de salario, cuya proposición fue concedida de inmediato y con ello terminó la espectacular comedia.<sup>258</sup>

La reunión entre Ortega y Amorós, generó rumores entre los ferrocarrileros, el que tuvo mayor fuerza fue que el considero a dicho acto como una farsa, porque querían solamente tiempo para que al final la respuesta fuera un no a la petición de aumento salarial de \$200.00 y a través de un aparente análisis técnico se pudiera justificar el incremento de “\$60.00 pesos mensuales por cada trabajador”<sup>259</sup>.

La Gran Comisión tuvo sus propias explicaciones de cómo se encontraba la situación económica de la empresa y del sindicato. El estudio económico fue presentado en la Ciudad de México por 21 delegados, entre los días 2 y 9 de mayo de 1958, se discutió en asamblea y se planeó una estrategia para exigir un aumento salarial de \$350 mensuales para cada trabajador.

El estudio económico fue una muestra del conocimiento que poseía la resistencia ferrocarrilera sobre la empresa, era el respaldo que sirvió como argumento para exigir aumento salarial. Los trabajos en asamblea llegaron a la conclusión de que la empresa si tenía suficiente capacidad para cumplir con lo solicitado.

El 2 de mayo de 1958 iniciaron las sesiones y se discutió la forma en que se pediría el aumento. Dicha comisión realizó un estudio económico en el que se demostró

---

<sup>258</sup> *Ibidem.*, p. 7

<sup>259</sup> *Ibidem.*, p. 8

que en los diez años de charrismo el promedio de los salarios reales se había reducido en un 40 por ciento, por lo que el 9 de mayo se llegó a la conclusión de pedir \$350.00 de aumento mensuales, con base en la carestía de la vida y en las devaluaciones precedentes y se decidió informar a todas las secciones, por lo que éstas empezaron a agitarse y a interesarse en el problema.<sup>260</sup>

La resistencia ferrocarrilera dio a conocer públicamente el documento de análisis económico que tenían sobre la empresa de Ferrocarriles Nacionales de México, su situación laboral en ella y los bajos salarios que habían arrastrado desde las devaluaciones de 1948 y 1957.

La devaluación del peso en 1948 fue de \$4.85 frente al dólar de \$12.50, es decir, de 157%. Mientras los ferrocarrileros habían erogado por salarios y sueldos \$357.567, 472.54 cubiertos a 57,487 plazas, con un promedio mensual de \$518.83 por trabajador. Diez años después, en 1957, el cálculo había sido mayor, erogó por ese concepto 600 millones de pesos y se calcula en las plazas en 50,000.00. Sin embargo, los salarios y sueldos fueron en realidad de 550 millones de pesos, en un promedio mensual de 916 pesos por trabajador.

Ahora bien, si en 1948 el promedio de salarios era de \$518.83... ese promedio debiera ser de \$1,295.83, pero si es de sólo \$916.00, se deduce que el reajuste promedio del salario real en los diez años es de \$379,83... De lo anterior se deduce con claridad que el aumento de \$350.00 mensuales no pretende mejorar nuestras condiciones, sino recuperar los salarios y sueldos de 1948, es decir, tener un promedio de salarios y sueldos que permita una capacidad de compra igual, a la de aquella fecha.<sup>261</sup>

El documento de análisis económico, justificó la demanda salarial, argumentó que la empresa tenía la solvencia económica necesaria para otorgar el aumento salarial de \$350.00 para cada trabajador. Los ferrocarrileros rechazaron y criticaron las concesiones otorgadas a las empresas norteamericanas. Argumentaron que no era un favor el que se pedía sino que era cumplir con una deuda que se había acumulado desde el año de 1948.

En otras palabras, la Gran Comisión tuvo la suficiente fuerza política, claridad en su estudio, respetó los plazos marcados por la Ley que estaban plasmados en los Contratos Colectivos de Trabajo. Aprovechó la coyuntura de la sucesión presidencial, no buscó la confrontación directa con ninguna autoridad y demandó el reconocimiento del movimiento por parte del primer mandatario de la nación.

Fue tal la fuerza que tomó el pronunciamiento de la base del Sindicato por aumento de salarios que pese a las reservas que antes, durante y después de la reunión de

---

<sup>260</sup> Hernández y Lazo, Begoña Consuelo, *Demetrio Vallejo Martínez. Un luchador Social (1910-1985)*, Tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, FFyL, UNAM, 27 de abril de 2010, p. 146.

<sup>261</sup> *La Voz de México*, 20 de junio de 1958, p. 1.

la Gran Comisión, ha sostenido el Comité Ejecutivo General, Samuel Ortega Hernández se vio presionado de forma oficial a participar en sus reuniones.<sup>262</sup>

La Gran Comisión impactó en el comité central del STFRM, obligó a Samuel Ortega a estar presente en sus asambleas, fueron los logros inmediatos de la resistencia ferrocarrilera. A principios de 1958, los avances y logros del movimiento ferrocarrilero se logró consolidar una organización nacional, basada en la fuerza y solidaridad de todo el sector.

- a) El costo de la vida ha subido de 1948 a la fecha más del 150 por ciento. El peso se devaluó del \$4.85 por dólar a \$12.50, o sea en un 157 por ciento.
- b) En el mismo periodo los salarios y sueldos de los Ferrocarriles Nacionales sólo se elevaron en 76.5 por ciento. Los jubilados ni siquiera en esa proporción aumentaron sus ingresos.
- c) Confrontados los dos factores antes señalados, resulta un ajuste de los salarios reales que asciende al 42 por ciento.
- d) En 1948 con 54,487 se transportaron siete mil millones de toneladas-kilometro. Según estos datos de la propia empresa la productividad por ferrocarrilero aumento en un 80.7 por ciento.<sup>263</sup>

A finales de mayo, ¿Cuál fue la respuesta de Roberto Amorós al conflicto ferrocarrilero? Amorós no resolvió de inmediato dio una salida política mostró apertura, cordialidad e intentó ganar tiempo de prometer estudiar el caso. Samuel Ortega actuó de forma similar, se puso del lado de la empresa y acordó junto con los secretarios generales locales pedir un aumento de \$200 mensuales. Mientras tanto la resistencia ferrocarrilera profundizó en su estrategia, dejó en claro que la empresa se negó a otorgar aumento salarial, por lo tanto era necesario turnar la petición al Presidente de la República<sup>264</sup>, para que él resolviera el caso.

Las demandas laborales abordadas por la Gran Comisión, se dieron a conocer a la opinión pública por medio de los periódicos ferrocarrileros: “Vía Libre” y “Petardo”. Una de las múltiples declaraciones registradas fue:

En su manifiesto y bajo las consignas “¡No más miseria por cobardía!” “¡Unidos conquistaremos el aumento!”, señalan los periódicos mencionados que la Gran Comisión en sus reuniones demostró el desequilibrio de los factores de la producción –haciendo claridad también que la gerencia participa del saqueo de los recursos naturales del país-, y que una vez “demostrado el desequilibrio, los ferrocarrileros podemos y debemos hacer uso del derecho constitucional señalado en la fracción XVII del Artículo 123, luchando por el aumento general para recuperar siquiera los salarios reales de 1948.<sup>265</sup>

---

<sup>262</sup> La Voz de México, 24 de mayo de 1958, p.2.

<sup>263</sup> La Voz de México, 24 de mayo de 1958, p. 1.

<sup>264</sup> La Voz de México, 24 de mayo de 1958, p. 1.

<sup>265</sup> La Voz de México, 24 de mayo de 1958, p. 1.

Los ferrocarrileros demostraron que sus demandas económicas eran justas y necesarias. Además, dieron a conocer que sus familias se encontraban en una grave crisis económica y ya no podían seguir soportando más, por lo anterior, consideraron razonable que el sindicato los defendiera, pero no fue así.

Sergio De la Peña escribió que la crisis económica no fue deplorable únicamente para los ferrocarrileros, por el contrario alcanzó a las clases populares en lo general. Argumentó que las grandes ganancias capitalistas se quedaban en manos de unos pocos.

Aun cuando el consumo popular había mejorado relativamente junto con las condiciones materiales de vida en la década 1950-1960, era creciente al abismo entre los niveles de la generalidad del pueblo y las ganancias fabulosas de capitalistas, así como las fortunas inmensas por robos, negocios sucios y corrupción de funcionarios públicos.<sup>266</sup>

Por último, es necesario reafirmar que la estrategia del Estado para pagar mano de obra barata fue una imposición que generó, acrecentó y consolidó la desigualdad social. A los ferrocarrileros, se les otorgó un salario menor, respecto al que percibían los trabajadores de los otros sindicatos de industria, debido a su fuerza e independencia política. Dicha situación fue un castigo, una acción ejemplar, para disminuir y controlar la fuerza rebelde de la clase obrera.

La petición de cada una de las secciones del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de aumento a los salarios en \$350 mensuales por obrero, se ha unido en una sola demanda nacional que toma el carácter de una determinación de la base, imperativa para el Comité Ejecutivo Nacional.<sup>267</sup>

El 8 de mayo, la Gran Comisión con su estrategia de demanda de aumento salarial, adquirió una fuerza nacional notable y obligó a la autoridad a tomar posición política frente al conflicto. Amorós en Torreón exhortó a los trabajadores ferrocarrileros para que cooperaran con el gobierno, para que actuaran con patriotismo y permitieran la rehabilitación integral del sistema.<sup>268</sup> Ello significó dejar de presionar a la empresa y permitir que el sindicato se encargara de resolver el problema como en años anteriores.

La exhortación de Amorós en Torreón, fue a partir de la solicitud que le hicieron los trabajadores, de la sección 27, de un incremento salarial de \$350.00 mensuales, no se negó, pero tampoco la aceptó, agregó que eso se debía estudiar y tomar en cuenta los plazos que marca el Contrato Colectivo que expiraba hasta febrero de 1959. Para contrarrestar la creciente imagen política de la resistencia ferrocarrilera se anunció la construcción de la estación de tren Gómez Palacios,

---

<sup>266</sup> De la Peña, Sergio, *Op. Cit.*, p. 149.

<sup>267</sup> *La Voz de México*, 24 de mayo de 1958, p. 1.

<sup>268</sup> *El Universal*, 8 de mayo de 1958.

lugar donde prometió el gerente general, ayudar en lo del bulevar Adolfo Ruiz Cortines y en la construcción de casas en un plazo no mayor de 90 días. También en Chihuahua estuvo de acuerdo con reunirse con los ferrocarrileros y solicitó la presencia de Samuel Ortega, para abordar el tema de aumento salarial.

Amorós intentó una y otra vez, contrarrestar las múltiples voces de protesta provenientes de todo el país que lo abordaban para tratar el tema de aumento salarial. Subrayó y trató de convencer con la promesa de construir casas habitación, hospitales, escuelas y deportivos, evitando enfrentar de forma directa el tema salarial. Eso mismo sirvió para responder en Durango y en Aguascalientes, los ferrocarrileros confiaron en su palabra, porque se amparó en la figura del Presidente de la República, argumentando que iba a continuar con el programa de reconstrucción ferrocarrilera y velar porque se mejore el nivel de vida de los trabajadores, les prometió que iba a conceder un aumento de salarios sin afectar el equilibrio presupuestal y financiero de los ferrocarrileros.

Amorós, prometió que para el 12 mayo se haría entrega de la nueva estación de pasajeros de Ferrocarriles Nacionales. Era la gran terminal del Valle de México que integraba tres unidades, la terminal de carga de Tlalnepantla, la estación de carga de Patanco y la primera en mencionar. Sustituyen a las de San Lázaro y Vallejo. Las nuevas estaciones tuvieron el propósito de enfrentar las necesidades de la ciudad de México, durante los próximos 25 años. Además, declaró que se estaban construyendo otras 14 estaciones similares en el interior de la República.

El 9 de mayo de 1958, la Gran Comisión entró en receso, para dar oportunidad a la realización de la Convención Nacional Ferrocarrilera, programada para el día 12 del mismo mes. En una actitud de desconfianza y para demostrar un genuino interés en el caso, los delegados ferrocarrileros advirtieron que permanecerán en la capital hasta lograr su objetivo. Samuel Ortega presidió y coordinó los trabajos, junto con los secretarios generales locales, para dar respuesta a la solicitud de los trabajadores.

La convención será presidida por el diputado Samuel Ortega Hernández, secretario general del Sindicato Ferrocarrilero, quien además, rendirá ante la asamblea un informe pormenorizado de las conclusiones a que llegó la Gran Comisión pro Mejoramiento de Salarios, que estuvo reunida en sesiones de trabajo durante la semana pasada.<sup>269</sup>

Era de esperar que los temas tratados y los resultados obtenidos por la Convención Nacional fueron aprobados por una minoría. Eso hizo aún más evidente la necesidad de continuar con el desarrollo y fortalecimiento de la Gran

---

<sup>269</sup> *El Universal*, 12 de mayo de 1958.

Comisión. Eso marcó un antes y un después en la vida sindical, inició con una convocatoria para revisar el tema económico, el aumento salarial y logró la reorganización de la resistencia ferrocarrilera que pertenecía a las 29 secciones sindicales.<sup>270</sup>

### **2.1. La Gran Comisión, Roberto Amorós y Samuel Ortega**

El día 19 de mayo de 1958, Samuel Ortega entregó de manera formal a Roberto Amorós el documento que contenía la solicitud de aumento salarial y otras prestaciones para los trabajadores. Era un resumen de las deliberaciones de la asamblea de secretarios de las secciones locales, las cuales se concentraron en tres puntos petitorios: aumento de 200 pesos mensuales para cada puesto o trabajador, aumento en la misma cantidad para cada pensión jubilatoria y retroactividad de dichas concesiones a partir del primero de enero del año en curso. Amorós recibió a las 16 horas en sus oficinas a Ortega que iba acompañado de los secretarios locales de las 29 secciones sindicales correspondientes. En ese momento se invitó al gerente general de la empresa a dialogar con los integrantes del Sindicato en las instalaciones de los Ferrocarriles Nacionales y él aceptó.

La reunión fue en el edificio del Sindicato Ferrocarrilero, en Avenida Hidalgo 59, el día 20 de mayo. Amorós escuchó los problemas expuestos por los ferrocarrileros que pertenecían al Sindicato, respondió que “las demandas económicas nunca deben entrañar la ruina de una industria”, agregó que el “aumento de salarios de 179 millones de pesos al año es desproporcionado a la capacidad económica de la institución y no se ajusta a los plazos legales para revisar el contrato colectivo”. Sin embargo, agregó que buscará una solución adecuada, conservando el proyecto de “reconstrucción”, manteniendo el “equilibrio presupuestal” y mejorado el “nivel de vida ferrocarrilero”.<sup>271</sup> En esa reunión se consideró justa la aspiración de los ferrocarrileros de disfrutar de un mejor nivel de vida. Enfatizó en los puntos de la vigencia de revisión de los contratos colectivos, en el respeto a la institución, advirtió en no desatar la anarquía jurídica y se puso del lado de los ferrocarrileros.

Amorós explicó a grandes rasgos la doctrina política social del gobierno de la República, en siete puntos: a) obliga a que se le pague al trabajador un salario justo; b) protección del salario del trabajador sobre la remuneración contra los precios de especulación; c) auxiliar al trabajador para que disfrute de habitación;

---

<sup>270</sup> *El Universal*, 12 de mayo de 1958.

<sup>271</sup> *El Universal*, 21 de mayo de 1958.

d) proporcionar ocios y recreos; e) recursos para conservar la salud; f) asegurar educación primaria de sus hijos; g) protección en caso de vejez o de infortunio.<sup>272</sup>

Argumentó respecto a la dificultad que enfrentaba la empresa de Ferrocarriles Nacionales al elevar los salarios de sus trabajadores. Explicó “que la cuantía nominal del salario raras veces correspondía al bienestar proporcionado, subrayando que este fenómeno no es privativo del gremio ferrocarrilero sino que es de carácter nacional e inclusive refleja desajustes económicos de países extranjeros”.<sup>273</sup> En otras palabras, los ferrocarrileros, debían de aceptar el salario otorgado por la empresa, porque el capital que se obtenía con trabajo se ocupaba para otros gastos necesarios, como se hacía en otros lugares del mundo. Los ingresos de los Ferrocarriles deben repartirse técnicamente en gastos de explotación, en amortizar empréstitos a largo plazo y mejorar el nivel de vida de los trabajadores.<sup>274</sup>

¿Cuáles fueron los argumentos que utilizó Amorós para oponerse al aumento salarial? La respuesta de Amorós fue que eso “nos llevará a una disminución de los volúmenes de transportación... a un aumento generalizado del costo de la vida en el país.”<sup>275</sup> A finales de mayo de 1958, su discurso se endureció, se volvió amenazante y recurrió a la ley para advertir a los ferrocarrileros los límites de sus demandas.

...nunca usaría cláusulas del contrato colectivo por motivos personales. Pero sí, tengo la obligación de mantener la disciplina, y cuando se amerite, de aplicar las sanciones contenidas en el Contrato de Trabajo. Afirmó ser partidario del derecho de crítica pero no de la indisciplina o de rebeldía no se pueden permitir en los Ferrocarriles ni ahora ni nunca, afirmó.<sup>276</sup>

Alcanzó el límite la actitud cordial de Amorós, cuando empezó la amenaza en contra de los trabajadores para aplicarles el Contrato Colectivo, encontró justificación al señalar que era fundamental para el funcionamiento de la empresa y para continuar con el desarrollo industrial. Agregó que “los hombres del riel no es en todo superior, pero en algunas regiones va más allá de los otros” y agregó que “ninguna industria brinda servicios hospitalarios y centros deportivos como los Ferrocarriles”. Afirmó que en otras prestaciones van en camino a lograr condiciones equiparables a los otros contratos, se refirió a vacaciones, fondo de ahorro, porcentajes de jubilaciones, consideraba que no eran los primeros pero tampoco ocupaban el último lugar, respecto a los petroleros, mineros y electricistas.

---

<sup>272</sup> *El Universal*, 21 de mayo de 1958.

<sup>273</sup> *El Universal*, 21 de mayo de 1958.

<sup>274</sup> *El Universal*, 21 de mayo de 1958.

<sup>275</sup> *El Universal*, 21 de mayo de 1958.

<sup>276</sup> *El Universal*, 21 de mayo de 1958.



El 22 de junio Amorós sostuvo una reunión con su grupo de colaboradores y dio respuesta a la solicitud de aumento salarial de \$200.00 mensuales, argumentó sobre datos estadísticos, financieros, económicos y la explotación de la red ferroviaria. Sin embargo, el estudio no había concluido, prometió que el resultado final se daría a conocer antes del 22 de julio próximo, ante la Convención de Secretarios Locales.

El estudio técnico, que prometió Amorós, se encontraba en proceso de elaboración, y dio a conocer que en él participaban los representantes de la Confederación Nacional de Cámaras Industriales (CONACAMIN) y la Confederación de Cámaras de Comercio (CONCACO). Ambas expresaron su punto de vista y le pidieron a Amorós que la solución final no debía repercutir sensiblemente en los precios de las mercancías.

El 23 de junio, Amorós platicó con el comité ejecutivo del Sindicato con la intención de convenir en la revisión de los contratos colectivos de trabajo del Ferrocarril Mexicano y de la Compañía Pulman<sup>277</sup>. El pliego petitorio de los ferrocarrileros solicitó, al igual que lo hicieron los Ferrocarriles Nacionales, un aumento en los salarios de \$200.00 por hombre más otras prestaciones adicionales relativas principalmente al aumento de días de vacaciones, mayor número de jubilaciones anuales. Extraoficialmente se informó en las oficinas de la empresa que se logró concluir el estudio económico con el que se dará respuesta a la solicitud hecha por el sindicato.

### **1. 1. Los medios de comunicación, el aumento salarial y el respeto a la ley**

En junio de 1958, la resistencia ferrocarrilera avanzó a nivel nacional en su reorganización y ganó credibilidad social; a pesar de dicha situación Roberto Amorós minimizó los logros y declaró que la vida laboral se encontraba estable y continuaría por dicho camino.

Afortunadamente hasta ahora las relaciones de trabajo se han encauzado dentro de lo que prescriben los contratos y las leyes, grabándose en la mente del ferrocarrilero que a cambio del derecho de percibir un salario tiene antes la obligación de prestar un servicio...<sup>278</sup>

Los intentos para calmar la resistencia ferrocarrilera continuaron, se abrió un espacio para las promesas: capacitación laboral y bienestar laboral. Amorós,

---

<sup>277</sup> Los contratos colectivos del Ferrocarril Mexicano y del Pullman, se encontraban en revisión, se vencieron en mayo de 1958. El caso de Ferrocarriles Nacionales, era similar y los altos funcionarios de esta institución elaboraron un documento para dar respuesta a la petición sindical de un aumento en los salarios para los trabajadores de todo el Sistema.

<sup>278</sup> "Carta del Gerente" en *Revista Ferronales*, número 6, tomo XXXII, junio, 1958, p. 6.

subrayó que hasta el mes de junio, las relaciones laborales se han encauzado dentro de lo que prescriben los contratos, las leyes y mostró confianza en cuanto a la solicitud salarial. Con la intención de dar confianza, agregó que no se han registrado en los últimos diez años eventos desfavorables para la empresa.

En junio de 1958, el aumento salarial de \$200.00 que solicitó Samuel Ortega como secretario general del sindicato, no fue aprobado por Amorós porque según explicó que la empresa no contaba con la suficiente capacidad económica.

Señores secretarios locales y miembros del Comité Ejecutivo General; es notorio que la actual petición de aumento de salarios, 179 millones de pesos por año, es desproporcionada a la capacidad económica de la Institución y que no se ajusta a los plazos que dan la Ley y los contratos colectivos para revisar periódicamente los tabuladores.<sup>279</sup>

A pesar de la negativa a la solicitud de aumento, Amorós señaló que estaba abierto al diálogo, siempre y cuando no se lesionaran los programas de reconstrucción física y el equilibrio presupuestal de los Ferrocarriles Nacionales. Y fue en esa etapa, cuando aprovechó para solicitar un plazo de 60 días, para estudiar el caso y poder entregar un informe técnico y financiero. Se mostró amistoso y comprensivo con los trabajadores y declaró que buscaría soluciones socialmente justas y patrióticas.

Los periódicos de circulación nacional registraron las declaraciones de Amorós, para subrayar la disposición que tenía para resolver la demanda salarial de los ferrocarrileros, pero siempre y cuando no afectaran el interés económico de la empresa.

El periódico *Novedades* informó:

...los ferrocarrileros han solicitado de la Empresa un aumento de salarios bastante considerable –doscientos pesos al mes- que en conjunto representan para la industria una erogación muy elevada que afecta seriamente sus presupuestos. Desde un principio manifestó el gerente, licenciado Amorós su propósito de tratar amistosamente con el sindicato, a fin de que conjuntamente se estudiara el caso y se llegará a soluciones equitativas en un ambiente de buen entendimiento y sensatez.<sup>280</sup>

El periódico *Novedades*, se encargó de confirmar la solicitud de aumento salarial proveniente del líder sindical Samuel Ortega y subrayó la disposición, apertura y cordialidad de Roberto Amorós, dejó afuera la voz de los trabajadores.

Por otra parte, el periódico *Excelsior* no cambió mucho la versión anterior.

---

<sup>279</sup> “Carta del Gerente” en *Revista Ferronales*, número 6, tomo XXXII, junio, 1958, p. 7.

<sup>280</sup> “Se dice de nosotros” Periódico *Novedades*, en *Revista Ferronales*, número 6, tomo XXXII, junio, 1958, p. 7.

Con absoluta y saludable franqueza, de la que habrán de derivarse futuros beneficios para una de las empresas claves de la economía mexicana, el Gerente de los Ferrocarriles Nacionales, licenciado Roberto Amorós, acaba de dirigirse a los líderes de sesenta mil trabajadores rieleros. La sinceridad y el tratamiento directo de los problemas internos del servicio, han sido los pivotes del procedimiento adoptado por el gerente de los Ferrocarriles Nacionales, en ésta y anteriores ocasiones, para estudiar las solicitudes de los obreros de la empresa. Ha vuelto a acertar el gerente Amorós al no emplear la estrategia de los circunloquios destinados a obtener débiles y episódicas ventajas con la presentación interesada, o poco exacta, de una situación que, tanto los trabajadores ferrocarrileros, como todos sus conciudadanos deben conocer con exactitud y certeza.<sup>281</sup>

*Excélsior* se sumó a las alabanzas hacia Amorós, recalcó el interés mostrado por parte de la empresa para llegar a un acuerdo con el sindicato y continuar con el programa de desarrollo industrial. Por ello el diario les informaba a sus lectores que si la economía nacional se detenía, era debido a la posible suspensión de actividades en Ferrocarriles Nacionales.

También el discurso de Amorós fue registrado por el periódico *Zócalo*, para dar una lección al sector obrero, en el sentido de cómo la empresa y el gobierno de Ruiz Cortines atendía las demandas de los trabajadores dentro de los alcances revolucionarios e institucionales.

El Gobierno actual, nacido de la Revolución y representante de ella, busca la cooperación y la armonía. La finalidad del progreso de México, es el hombre y no las cosas abstractas.<sup>282</sup>

El periódico *A. B. C.* ubicó a Amorós como un líder de los obreros y defensor de los objetivos empresariales.<sup>283</sup> En general, los periódicos subrayaron las virtudes políticas de Amorós y al mismo tiempo hicieron evidente la importancia de la empresa de Ferrocarriles para la economía nacional. Sin embargo, la solicitud de aumento salarial de los trabajadores y la lucha política contra el líder Samuel Ortega no alcanzó espacio.

#### **4. La resistencia ferrocarrilera y su estrategia de acción: El Plan del Sureste**

En junio de 1958 la violencia y la represión se fueron apropiando de Ferrocarriles Nacionales. Debido a que las dos partes involucradas en el conflicto no cedían. Por un lado, los ferrocarrileros se aferraron en su solicitud de \$350.00 de aumento

---

<sup>281</sup> "Se dice de nosotros", Periódico *Excélsior*, en *Revista Ferronales*, número 6, tomo XXXII, junio, 1958, p. 14.

<sup>282</sup> "Se dice de nosotros", Periódico *Zócalo*, en *Revista Ferronales*, número 6, tomo XXXII, junio, 1958, p. 14.

<sup>283</sup> "Se dice de Nosotros", Periódico *A. B. C.*, en *Revista Ferronales*, número 6, tomo XXXII, junio, 1958, p. 14.

salarial; por otro lado, el comité central del sindicato no mostró señales de conciliación y siguió proponiendo \$200.00 de aumento.

¿Por qué se radicalizó la estrategia ferrocarrilera en junio de 1958? El 11 de junio de 1958, se convirtió en una fecha crucial, porque a pesar de la adversidad existente un pequeño grupo de ferrocarrileros planteó una nueva estrategia, para radicalizar la resistencia. Fueron momentos fundamentales cuando Demetrio Vallejo propuso presionar a la empresa a través de paros escalonados. Fue cuando se calcularon los posibles riesgos, como la pérdida del trabajo, ir a la cárcel o perder la vida, porque se llegó a decir que de no existir la garantía de contar con el apoyo de todas las secciones sindicales llegaría la represión al movimiento.

El 11 de junio de 1958, en asamblea extraordinaria de la Sección 13, Vallejo planteó la necesidad de presionar a la empresa y al Comité Ejecutivo por lo que sugirió “una salida arriesgada pero necesaria”: señalar a ambos un plazo de 10 días para resolver el problema de un aumento de salarios y reconocimiento del Comité Ejecutivo de su sección. En caso de no resolver las peticiones el día 25, a las 10 horas del día 26 debía iniciarse un paro general de dos horas de duración y aumentarse dos horas diariamente hasta que quedara solucionado el problema.<sup>284</sup>

Demetrio Vallejo llegó de Oaxaca a la Ciudad México, asumió el papel de dirigente nacional, se comunicó con Antonio Meza Antúnez delegado de la sección 26 del puerto de Veracruz y juntos iniciaron la organización de la resistencia a nivel nacional, esa etapa fue fundamental para impulsar el Plan del Sureste.

El Plan del Sureste inició con la participación de las secciones sindicales 13 de Matías Romero, la 12 de Jalapa, 21 de Puebla, 22 de Oaxaca, 26 de Tonalá, 25 Tierra Blanca y la sección sindical 28. El 24 de junio se efectuó una junta donde se lograron dos acuerdos, primero informar a Roberto Amorós sobre el emplazamiento a huelga y segundo convocar a Samuel Ortega para solicitarle su intervención en el conflicto, como máximo líder sindical.

En esos días del mes junio de 1958, Demetrio Vallejo era el máximo líder del movimiento ferrocarrilero, le apoyaban diferentes líderes que representaban diferentes secciones sindicales de todo el país. La siguiente lista muestra el primer grupo que le rodeo.

Demetrio Vallejo, por la sección 13.  
Jesús Velázquez, por la sección 15.  
Pedro González, por la sección 22.  
Francisco Sánchez, por la sección 15.  
J. Antonio Meza, por la sección 26.

---

<sup>284</sup> Hernández y Lazo, Begoña Consuelo, Op. Cit., p. 148.

Jorge Murillo, por la sección 17.  
Agustín Hinostrosa, por la sección 25.  
Servando Haaz, por la sección 28.<sup>285</sup>

La Sección Sindical 13, fue la cuna del Plan del Sureste, ahí se plantearon los objetivos del movimiento: como organizar primero a los ferrocarrileros de las secciones sindicales del sureste, para después convocar de forma inmediata a las de todo el país; hacer cumplir los derechos laborales e informar de la situación económica de la empresa; sustituir al Comité Ejecutivo General del Sindicato y lograr el aumento salarial de \$350.00.<sup>286</sup>

En el Plan del Sureste se acordó continuar con la resistencia ferrocarrilera, para combatir la estructura charrista. Como primer acto, se expulsó al secretario local Guadalupe Hernández<sup>287</sup>, de la sección 13 Matías Romero, porque se comprobó su inaceptable proceder de control sobre los ferrocarrileros a través de la intimidación, del otorgamiento de tiempos extras, de la asignación de plazas y de permisos laborales solamente a sus incondicionales. De manera similar ocurrió en la sección 25 de Tierra Blanca, Veracruz, Mario H. Hernández secretario local, fue expulsado, porque no informó de manera oportuna de las nuevas estrategias políticas, ni convocó a los trabajadores para que se sumaran al movimiento y apoyaran los paros escalonados.

Como parte de la estrategia y contar con el apoyo de todos los ferrocarrileros a nivel nacional, la sección 13 Matías Romero, hizo circular a nivel nacional un telegrama, que con el paso del tiempo se convirtió en un documento histórico, tuvo la finalidad de informar sobre los acuerdos tomados en asamblea, donde se propuso luchar por aumento salarial y reconocer legalmente a los nuevos dirigentes sindicales.

Asamblea extraordinaria ayer, acordó unanimidad dirigirse y telegrafiar dieciséis actual, al gerente de los ferrocarriles, dándole un plazo de diez días a partir esa fecha, conceda aumento trescientos cincuenta pesos cada trabajador, incluyendo jubilados y con retroactividad, y al Ejecutivo General, dándole un plazo igual para que apoye petición. Si en junio veinticinco la empresa no concede aumento, iniciarse a las diez horas junio veintiséis paro de dos horas, aumentándose dos

---

<sup>285</sup> Vallejo, Demetrio, Op. Cit., p. 18.

<sup>286</sup> *Ibidem.*, p. 9

<sup>287</sup> *Ibidem.*, p. 9.

horas diariamente hasta convertirse paro total. Indispensable esas secciones hagan las mismas notificaciones efectivas junio 16, objeto no seguir perdiendo tiempo. Asamblea considera suficiente secciones del sureste inicien movimiento simultáneo. Plan sureste debe ponerse en ejecución efectivo junio dieciséis objeto ganar tiempo antes de las elecciones.<sup>288</sup>

La respuesta al Plan del Sureste fue muy favorable, lo apoyaron las diferentes secciones sindicales de todo el país. Sin embargo, la empresa de FNM dio una respuesta contraria. El 21 de junio de 1958, ante la Convención de Secretarios Locales del Sindicato, reunida en la Ciudad de México, Amorós dio a conocer la conclusión del documento donde se analizó el aumento salarial. Por oficio entregó el estudio, adelantó un mes el plazo solicitado, reiteró su disposición al diálogo con la finalidad de llegar a un acuerdo en tiempo breve y buscar el bien del patrimonio nacional. Hizo énfasis en que la respuesta al problema obrero fue una solución solida desde el punto de vista funcional y justa.

La empresa no dio una respuesta contundente a favor o en contra, por eso el 26 de junio de 1958, fue el primer día del paro escalonado. De acuerdo al testimonio Demetrio Vallejo, dos horas antes del primer paro existía nerviosismo, intranquilidad, pero sobre todo miedo, porque gobernaba la idea de que las diferentes secciones ferrocarrileras del interior del país no apoyaran. Sin embargo, llegó la calma cuando se dieron los primeros reportes favorables, todas las secciones sindicales suspendieron actividades.

Las secciones sindicales en realizar el primer paro escalonado fueron las del Distrito Federal de las 10 a las 12 horas. De 29 secciones sindicales nacionales solo tres no se incorporaron, la 5 de Chihuahua, la 29 de Monclova Coahuila y la de Monterrey. Se suspendieron actividades en los talleres, oficinas y trenes de camino. La reacción de la empresa y del sindicato no se hizo esperar, amenazaron con echar a la calle o meter a la cárcel a los paristas.<sup>289</sup>

Todo parece indicar que la gerencia y el sindicato daban por seguro que el paro no podría ocurrir aunque la Comisión pensaba lo contrario, pero con muchas dudas de que los trabajadores lo secundaran. Eran una prueba de fuego en la que iban a medir fuerzas; sin embargo, el paro se efectuó y fue general. Empezó cronométricamente a la hora señalada y se prolongó dos horas justas. Se suspendieron casi todas las actividades, no se alteró el orden y participaron no sólo

---

<sup>288</sup> *Ibidem.*, p. 11-12.

<sup>289</sup> Hernández y Lazo, Begoña Consuelo, *Op. Cit.*, p. 147-148.

los trabajadores sino los empleados. Amorós reconoció que la suspensión de labores había sido casi general.<sup>290</sup>

Los paros escalonados se convirtieron en un eslabón de unión entre los ferrocarrileros y con otros sindicatos de industria. Fueron apoyados por el Sindicato Mexicano de Electricistas; por las secciones 34 y 35 del Sindicato de Trabajadores Petroleros; por la Sección IX del SNTE; por el Ferrocarril Mexicano que al mismo tiempo rechazó el aumento que se le otorgó de \$150.00 mensuales.

Los organizadores de los paros escalonados mostraron confianza por haber recibido una total solidaridad por parte sus compañeros de todo el país. La empresa de FNM descalificó y desacreditó a los activistas de la Ciudad de México, los nombró agitadores, porque arriba de camiones y con altavoces convocaron a sus compañeros de las cuatro secciones sindicales: 15,16, 17 y 18.

Guillermo Velasco, dirigente del STFRM, hizo referencia a los paros y señaló que tras ellos hay un plan subterráneo preparado por comunistas contrarios al actual comité ejecutivo. Agregó que la estrategia la encabezó Valentín Campa, para boicotear las elecciones presidenciales del 6 de julio y sumar adeptos contra el PRI. Algunas secciones locales del D. F. pertenecientes al STFRM, apoyaron la versión de Velasco y coincidieron en que el gran agitador era Campa, candidato comunista al 7° Distrito Electoral de esta Capital, secundado por Juan Padilla, Francisco Gómez, Alejandro Pérez Enríquez, Jesús Velázquez, Guadalupe López, Felipe Martínez Obregón y otros. Samuel Ortega condenó los paros, por no haber sido autorizados por el sindicato y dejó ver que había móviles políticos.

Los integrantes de la resistencia ferrocarrilera argumentaron que su movimiento no era comunista ni eran del Partido Acción Nacional (PAN). Hicieron cárteles para desmentir a sus agresores y dar a conocer sus demandas y criticar a la autoridad: “Queremos aumento, no promesas”; hubo otros donde se señaló a Samuel Ortega, como “traidor” y se le hizo un “monigote”, de igual forma se expresaron de todo el comité ejecutivo del STFRM. También se realizó un informe a las 13 horas sobre los resultados de la actividad y el intento de buscar entrevistarse con el Presidente Ruíz Cortines, para dar a conocer la realidad del movimiento.

Las jornadas del jueves 26 de junio se efectuaron de forma paralela a la respuesta oficial de la empresa. Los obreros organizaron una gran manifestación en la explanada del monumento a la revolución, donde mostraron su fuerza política. Sin embargo, dicho acto fue agredido con furia por la fuerza pública. Fueron aprendidos Rafael Alday Sotelo y Leopoldo Álvarez García.

---

<sup>290</sup> Reyna, José Luis, “IV. El Conflicto Ferrocarrilero de la Inmovilidad a la Acción”, *Op. Cit.*, p. 179.

Simultáneamente fueron atacadas las secciones ferrocarrileras en el D.F. y de toda la república. Para entrar en la sección XVIII (D.F.) los asaltantes usaron una enorme viga a manera de ariete. La toma de la sección XV (D.F.) fue una operación militar a cargo del coronel Ernesto Díaz. Más de 250 hombres de todas las policías cercaron el local en Camelia 239. La ofensiva se inició cuando el coronel ordenó a los soldados cortar cartucho y avanzar a bayoneta calada. La turba policiaca penetró en el local dando golpes indiscriminadamente, el obrero jubilado Andrés Montaña Hernández que intentó repeler la agresión a puño limpio, fue golpeado hasta dejarlo inconsciente, fue trasladado a un puesto de policía donde fue rematado a sangre fría.

El gobierno desató una campaña contra los comunistas en junio, todos los que apoyaban a la gran comisión eran tachados indiscriminadamente de tales: enemigos de la patria pretenden crear el caos. El 26 de junio, después de que la gran comisión envió a la gerencia el emplazamiento a huelga, se iniciaron los paros. El 27 el paro fue de cuatro horas y, el 28, de seis.<sup>291</sup>

El 28 de junio de 1958, los paros escalonados seguían cumpliendo con su objetivo de presionar a la empresa, las noticias daban a conocer que Amorós<sup>292</sup> mejoraba su oferta, 12 por ciento para los trabajadores, 15 por ciento para los de la especialidad de talleres a partir de agosto, \$800.00 por una sola vez para los jubilados. Hasta llegó a reconocer que los paros no habían afectado a la economía del país. Por su parte, los ferrocarrileros inconformes abrieron un espacio para la negociación cediendo a última hora; \$250.00 mensuales por hombre, retroactivo al 1° de enero; todo esto como compensación, después se dio la discusión del aumento.

El mismo 28 de junio, a las 23 horas, se suspendieron las pláticas entre la gerencia de la empresa y la Gran Comisión, acordaron reanudar el día 29 de junio a las 14 horas en las oficinas de Amorós, en la calle de Bolívar. A la salida Guillermo Haas Presidente de la Gran Comisión declaró que están dispuestos a aceptar \$ 250 pesos mensuales.

Existió cierta confusión por lo que declararon los líderes, Demetrio Vallejo, Guillermo Haas Rodríguez y Roberto Gómez Godínez líderes de la Gran Comisión, manifestaron que el paro del día de ayer fue total y que se mantienen firmes en su petición inicial de que se logre una compensación de \$350.00 por hombre con retroactivo al primero de enero pasado; no aceptan \$200.00 mensuales. Referente a la idea que se manejó de que antes de los paros debieron

---

<sup>291</sup> Monsiváis, Carlos, Autobiografía, Empresas Editoriales, México, 1966, p. 50, citado en Ilán Semo, El ocaso de los mitos 1958-1968, en Enrique Semo, México un Pueblo en la Historia, Alianza Editorial, número 6, México, 1989, p. 53-54.

<sup>292</sup> *El Universal*, 29 de junio de 1958.



acudir al diálogo, argumentaron que los secretarios locales solo tenían autorización para otorgar a la gerencia un plazo de diez días para que resolviera y no de 60 como lo hicieron.

Hubo diversas interpretaciones sobre los paros escalonados. Rescatamos dos por ser opuestas y porque reflejan el nivel político que alcanzó la resistencia ferrocarrilera. Samuel Ortega consideró que fue una agresión a la fuente de trabajo. En cambio Demetrio Vallejo, Roberto Gómez Godínez y otros, describieron que los paros fueron realizados en completo orden, quedándose los ferrocarrileros en sus puestos hasta la reanudación del sistema, teniendo instrucciones de trasladar los trenes a las estaciones más cercanas y permanecer en ella hasta que concluyera el acto de protesta.<sup>293</sup>

El 28 de junio, retomando la línea de solidaridad que recibieron los ferrocarrileros del movimiento obrero nacional, tanto petroleros, electricistas, maestros, mineros, tranviarios, entre otros, organizaron una marcha-mitin, donde participaron la Sección IX del SNTE, representada por Othón Salazar; la Alianza de Telegrafistas, con Ismael Villavicencio, el Sindicato Mexicano de Electricistas, representado por Álvaro Sánchez Delín, hermano del líder del sindicato. Partieron del Jardín de San Fernando, pasaron por Balderas, Avenida Juárez, Madero hasta llegar a Palacio Nacional. No hubo incidentes durante el recorrido. Frente a las oficinas del PAN lanzaron “víttores” a Adolfo López Mateos, candidato del PRI.

Los carteles de la marcha del 28 junio resumieron el pensamiento colectivo de la resistencia ferrocarrilera. Pero también fueron la libre expresión de las ideas que tenían los diferentes sectores que apoyaron los paros escalonados.

El Sindicato Mexicano de Electricistas apoya a los ferrocarrileros en sus justas demandas”; “Señor Presidente, tenemos hambre. \$350.00 de aumento”; “Señor Presidente, deseamos se haga justicia a nuestra petición”; “Rogamos al señor Presidente que se ponga la mano en el corazón y tienda la mano a los ferrocarrileros, que son... de toda consideración”; “Sr. Samuel Ortega, los ferrocarrileros exigimos tu renuncia”; “Los trabajadores ferrocarrileros tenemos fe en la resolución del conflicto”; “Unidos por unidad ferrocarrilera, maestros, telegrafistas y electricistas”; El Ferrocarril Mexicano desconoce el pacto firmado a nuestras espaldas; etc.<sup>294</sup>

El mitin del 28 de junio, fue realizado frente a Palacio Nacional, participaron diferentes oradores. Álvaro Sánchez Delint líder de los electricistas, quien habló a favor de los ferrocarrileros. Bernardino Ávalos representante del Movimiento Revolucionario Magisterial, declaró que “los Ferrocarrileros tenían líderes traidores como Samuel Ortega, así como el magisterio tenía los propios como Enrique W.

---

<sup>293</sup> *El Universal*, 29 de junio de 1958.

<sup>294</sup> *El Universal*, 29 de junio de 1958.

Sánchez. Agregó que su movimiento no era comunista, sino de hombres libres que luchan por un salario justo”.<sup>295</sup>

En torno a la realización del cuarto paro laboral, las negociaciones entre la empresa y los trabajadores continuaron, pero no llegaron a ningún arreglo debido al escollo principal de la cuestión de los empleados del Ferrocarril Mexicano y la Terminal de Veracruz, cuyos contratos acababan de ser revisados. Pero hubo algunos adelantos, por ejemplo los ferrocarrileros aceptaron que el aumento solicitado fuera sólo retroactivo al 21 de mayo. Guillermo Haas jefe de prensa de la Gran Comisión, reafirmó la propuesta de aumento de \$250.00 por trabajador.

Amorós, el 29 de junio,<sup>296</sup> desaprobó el aumento salarial que solicitó la Gran Comisión y manifestó posición contraria para desconocer los contratos firmados con la Terminal de Veracruz y el Ferrocarril Mexicano. Consideró que no se podían aceptar las condiciones salariales de los trabajadores<sup>297</sup>, como el de concederles aumento retroactivo al primero de enero; que no se dé por revisado el contrato y el aumento se extienda a los ferrocarrileros de las compañías mencionadas y ordenó la suspensión del pago a los trabajadores de esas empresas. Aceptó la búsqueda por un mejoramiento económico, fundado en una situación de hecho y no de derecho; pero desaprobó el método para lograrlo. Por lo anterior, los trabajadores convocaron a un nuevo paro total y a una manifestación y mitin frente a Palacio Nacional.

El 30 de junio se declaró que el paro de 8 horas, provocó congestión, tráfico y obligó a la gerencia a hacer uso del personal de confianza para caminar a los trenes principales. También fue motivo para que se manifestara la urgencia de llegar a un arreglo, pero dejó en claro que se debía respetar el principio de autoridad.

La clase empresarial, las Cámaras de comercio y diferentes industriales declararon que los paros debían terminar en lo inmediato, no importaba el procedimiento, exigieron a la empresa de FNM poner fin al conflicto, argumentaron sobre las pérdidas económicas que han tenido sus negocios.

En ese contexto, la posición de Amorós cambió se opuso directamente a la resistencia ferrocarrilera, reconoció que había llegado a un punto crítico y amenazó con darle una solución a fondo y a la brevedad posible, argumentó que se ocasionaron graves daños a la empresa de ferrocarriles.

---

<sup>295</sup> *El Universal*, 29 de junio de 1958.

<sup>296</sup> *El Universal*, 29 de junio de 1958.

<sup>297</sup> *El Universal*, 29 de junio de 1958.

El 30 de junio, los trabajadores incrementaron sus medidas de presión, anunciaron que la suspensión de actividades del día siguiente sería de doce horas y que aumentarían dos horas, hasta llegar al paro total. Denunciaron que no han tenido arreglo con la empresa, debido a cuestiones “técnicas”, ya que ambas partes tienen buena voluntad. Además, el aumento salarial de la Gran Comisión se flexibilizó, de \$350.00 mensuales pasó a \$250.00, pero se advirtió que fuera “parejo”, porque la administración ofrecía aumentos diferenciales.

¿Qué significó la intervención de Ruiz Cortines en el conflicto ferrocarrilero? Para sorpresa del movimiento ferrocarrilero y de todos los obreros, el 1 de julio, Adolfo Ruiz Cortines recibió a los integrantes de la Gran Comisión, habló con ellos y les concedió el aumento de \$215.00 sin perjuicio de lo que pudiera conseguir el sindicato en la revisión que se llevaría a cabo en noviembre de 1958.

La respuesta de Ruiz Cortines, fue un gran triunfo para los ferrocarrileros, pero también para todo el movimiento obrero independiente. Se cumplió con ello la primera parte de los objetivos trazados en el Plan del Sureste, el aspecto económico, y al mismo tiempo se abrió la puerta para abordar el tema político del sindicato. Ello inició porque ya en estos momentos confirmaron los ferrocarrileros su liderazgo dentro del movimiento obrero. Además, la fiesta embargo a todo el sector del riel, acompañados con una banda hicieron tocar *La rielera*, hubo derrame de lágrimas de alegría, por el éxito obtenido.

El 1 de julio la Gran Comisión acordó informar al Presidente<sup>298</sup> sobre la suspensión de los paros escalonados y prometió reanudar el servicio regular en todo el sistema y Ruiz Cortines les “ofreció que de aquí en adelante intervendrá en la solución de los problemas de los trabajadores ferrocarrileros”.<sup>299</sup>

...los trabajadores ferrocarrileros derrotaron la posición de Roberto G. Amorós, gerente de los Ferrocarriles Nacionales; éste maniobró para rebajar la petición de los trabajadores por medio de la reunión de secretarios generales que acordó pedir solamente 200 pesos mensuales de aumento, “para negociar”, es decir para reducirla al límite de \$150 que era la cantidad máxima que, ante el movimiento generalizado, estaba dispuesto dar el Gobierno y eso a cambio del compromiso de no volver a pedir aumento hasta 1961...<sup>300</sup>

Para finalizar el presente apartado es pertinente insistir en que la intervención directa del Ruiz Cortines<sup>301</sup>, calmó a todos los actores implicados, le dio la razón a resistencia ferrocarrilera, abrió la firme posibilidad para buscar la sustitución del Samuel Ortega como secretario general del STFRM y dejó

---

<sup>298</sup> *El Universal*, 29 de junio de 1958.

<sup>299</sup> *El Universal*, 1 de julio de 1958.

<sup>300</sup> *La Voz de México*, 4 de julio de 1958, p. 1.

<sup>301</sup> *La Voz de México*, 4 de julio de 1958, p. 1.

desamparados y sin protección del corporativismo a los líderes charros que gobernaban en las diferentes secciones sindicales ferrocarrileras.

## **Conclusiones**

El salario de los trabajadores ferrocarrileros se fue deteriorando a partir de 1948, mientras los petroleros y electricistas tenían un mejor nivel de ingresos. Esta situación motivó la inconformidad y convocó a los trabajadores del riel a la organización, a salir a las calles a protestar y a oponerse a sus autoridades sindicales y a la empresa de Ferrocarriles Nacionales.

En los primeros días del movimiento ferrocarrilero, las autoridades sindicales, empresariales y estatales minimizaron el movimiento, hasta llegar al punto en que los trabajadores se abrieron paso con su lucha en los medios masivos de comunicación, lograron ser reconocidos por el sindicato, la empresa y finalmente por el Estado.

La Gran Comisión Pro-Aumento de Salarios fue una aportación central del movimiento ferrocarrilero al movimiento obrero mexicano. Se hizo uso de la estructura política del STFRM, basada en un Comité Central y conformado por secretarios nacionales y locales; pero ahora fueron elegidos democráticamente. Con ello se rompía con la corrupción impuesta desde 1948. El movimiento ferrocarrilero del 58 aportaba a los usos y costumbres la elección democrática de cada uno de sus representantes.

El Plan del Sureste fue fundamental para dar continuidad al movimiento, convocar a todas las secciones del país y con ello organizar los paros escalonados a nivel nacional. Fue la estrategia creada por los trabajadores, para organizarse, presionar al Sindicato, a la empresa y alcanzar el reconocimiento de Adolfo Ruiz Cortines.

La Gran Comisión, el Plan del Sureste, los paros escalonados, la participación tenaz de los ferrocarrileros y el apoyo solidario a nivel nacional de los sindicatos de industria, fueron puntos fundamentales que obligaron al Presidente de la República Adolfo Ruiz Cortines, a que reconociera al movimiento ferrocarrilero, convocara a los líderes obreros a platicar con ellos y les otorgara un aumento salarial de \$215.00 mensuales para cada trabajador. Esto fue un gran logro para el movimiento obrero mexicano.

Los ferrocarrileros, a lo largo del proceso económico, fueron haciendo evidente los vicios, la corrupción y la falta de una representación sindical auténtica de los trabajadores. Pero sin el triunfo en las demandas económicas no se habría iniciado el proceso político.

Los medios de comunicación mantuvieron una posición parcial ante el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959. Publicaron ampliamente las declaraciones optimistas oficiales de rehabilitación por parte del gobierno de Ruiz Cortines, del STFRM y de la empresa de FN. Mientras que la voz de inconformidad, de protesta, de exigencia de la salida del PRI del sindicato, de acabar con la corrupción y con el charrismo, de recuperar la democracia sindical y de otorgar aumento salarial se registraron tibiamente.

Dejó en claro la posición negativa de la empresa, para otorgar el aumento salarial; pero al mismo tiempo señaló que estaba dispuesto al diálogo y dispuesto para encontrar soluciones, sin lesionar la magnitud de los programas de reconstrucción física y el equilibrio presupuestal de los Ferrocarriles Nacionales. Y fue en esa respuesta, cuando aprovechó para solicitar un plazo de 60 días, para estudiar el caso y poder entregar un informe técnico y financiero. Como cabeza de su administración, se mostró confiado, amistoso y comprensivo hacia los trabajadores y declaró que buscaría soluciones socialmente justas y patrióticas.

Por los logros alcanzados, la Gran Comisión Pro-Aumento de Salarios se convirtió en la organización ferrocarrilera más importante de finales de los años cincuenta. Fue el medio por el cual los trabajadores se organizaron de forma independiente, enfrentaron al sindicato, al charrismo, a la empresa y exigieron aumento salarial y democracia sindical.

La Gran Comisión se trazó como objetivo alcanzar la unidad nacional del gremio, para obtener un aumento salarial justo, ante la empresa de Ferrocarriles. En la Ciudad de México se reunieron 21 secciones sindicales, durante los días 2 y 9 de mayo de 1958, para discutir en asamblea el estudio económico de la situación de la empresa y exigir un aumento de \$350 mensuales para cada trabajador.

La estrategia de pagar mano de obra barata fue para todos los trabajadores en México. Sin embargo, para restar independencia y disminuir su fuerza política a los ferrocarrileros, se les otorgó un pago económico salarial menor, respecto al que percibían los trabajadores de los otros sindicatos de industria. Dicha situación fue un castigo, una acción ejemplar, para disminuir la rebeldía obrera.

El Plan del Sureste surgió en la sección sindical 13, tuvo objetivos claros, organizar a los ferrocarrileros de las secciones sindicales del sureste primero, para hacer cumplir sus derechos laborales, informar a los trabajadores de la situación real de la empresa.

La intervención del presidente Ruiz Cortines, al otorgar de forma directa el aumento salarial de \$215.00, tuvo repercusiones importantes en la administración

y estructura del sindicato. Algunas de ellas fueron que alentó la recuperación de la democracia sindical, la expulsión del PRI y de los líderes charros, acrecentó la unidad ferrocarrilera y la independencia del movimiento ferrocarrilero.

## Capítulo V

### La estrategia de la rebeldía ferrocarrilera para democratizar al sindicato

#### 1. La reorganización del movimiento ferrocarrilero

La fuerza ferrocarrilera en junio de 1958 logró un avance fundamental para la historia del movimiento obrero. Desvaneció momentáneamente el control sindical; combatió la cultura priísta; eliminó a los líderes charros; pero sobre todo logró recuperar el entusiasmo, la esperanza y la alegría para el movimiento ferrocarrilero.

El primer paso que se dio para restablecer la democracia sindical<sup>302</sup> ferrocarrilera, producto de un acuerdo colectivo entre las diferentes secciones sindicales, fue convocar a la VI Convención General Extraordinaria, el 12 de julio de 1958, para elegir un nuevo Comité Ejecutivo Provisional.<sup>303</sup>

Los trabajos de la VI Convención Extraordinaria se concentraron en la elección del Comité Ejecutivo General. Después de fuertes discusiones resultaron electos el día 14: Demetrio Vallejo Martínez, secretario general; Gilberto Rojo Robles, secretario general de organización y educación; Juan Antonio Meza Antúnez, secretario general tesorero; José Trinidad Estrada, secretario general de ajustes por trenes; Guillermo Haaz Rodríguez, secretario general de ajustes por talleres; José Mata Márquez, secretario general de ajustes por vía; Roberto Gómez Godínez, presidente del comité general de vigilancia y fiscalización.<sup>304</sup> De forma inmediata solicitaron:

Reconocimiento inmediato oficial de la VI Convención y de la elección que ésta hizo; desconocimiento del comité y organismos de Quezada Cortés; congelación de cuotas sindicales sin que se las entregue a Quezada; que las secretarías de Gobernación y Trabajo ausculten entre los ferrocarrileros para ver si la mayoría está con Vallejo.<sup>305</sup>

---

<sup>302</sup> Miguel Ángel Velasco, "Ferrocarriles y ferrocarrileros en México", en *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales* 89, *Movimiento Obrero*. UNAM, julio-septiembre, México, 1977, p. 130.

<sup>303</sup> *Ibidem*. p. 130.

<sup>304</sup> Alonso, Antonio, *El movimiento ferrocarrilero en México, 1958-1959*, ERA, México, 1990, p. 119-120.

<sup>305</sup> Excélsior, 27 de julio de 1958.

Vallejo presionó para obtener el reconocimiento legal de la elección que hicieron sus compañeros ferrocarrileros. La autoridad no cedió a la solicitud, se formuló una estrategia para un nuevo periodo de paros escalonados. A partir del 26 de julio, se suspenderían actividades por dos horas, de las 10 am a las 12 pm; pero dicho plan no se aplicó porque la Secretaría de Gobernación intervino y convocó a los integrantes del comité vallejista<sup>306</sup>.

Los paros se iniciaron el 26 de julio, pero se suspendieron al día siguiente puesto que la Secretaría de Gobernación había iniciado pláticas con el grupo. Sin embargo las negociaciones no progresaron, y los paros parciales se iniciaron el 31 de julio y el 2 de agosto; después de la incursión de la fuerza pública en las secciones 15, 16, 17 y 18 del STFRM en el Distrito Federal, se acordó imponer el paro general.<sup>307</sup>

Las negociaciones no progresaron por la presión que ejercieron otros agentes ajenos al gobierno de Ruiz Cortines, como fueron las cámaras de Comercio e Industria, quienes manifestaron su oposición al movimiento vallejista y presionaron para evitar que se otorgaran mayores concesiones a los ferrocarrileros.<sup>308</sup>

En una acción de cálculo político Vallejo y su grupo difundieron las razones de la resistencia ferrocarrilera en todo el país y la contrastaron con la negativa que daba la autoridad del no reconocimiento al comité bis. Dicha situación obligó a que los ferrocarrileros a través de una circular, propusieran reanudar los paros escalonados a partir del 31 de julio, con una duración de dos horas y aumentar a una hora más hasta hacerse de cuatro. También se aclaró que no se aceptarían las represalias en contra de los paristas y de existir se aumentarían una hora de duración los paros hasta que se diera fin con el hostigamiento.<sup>309</sup> La situación se complicó aún más el 2 de agosto, cuando el gobierno intervino en las secciones sindicales 15, 16, 17 y 18 de la Ciudad de México.

---

<sup>306</sup> Alonso, Antonio, *Op. Cit.* p. 121.

<sup>307</sup> Aurora Loyo, Ricardo Pozas H., "La crisis política de 1958 (notas en torno a los mecanismos de control ejercidos por el estado mexicano sobre la clase obrera organizada)", en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales* 89, Movimiento Obrero, UNAM, México, Julio-Septiembre, 1977, p. 110.

<sup>308</sup> Alonso, Antonio, *Op. Cit.* p. 121.

<sup>309</sup> *Ibidem.* p. 122.



El PCM y el POCM deciden llamar de nuevo al paro: “o reconocen a la dirección sindical recién electa en la convención, o nos vamos a la huelga”. El sábado 2 de agosto el paro es de cinco horas. Al día siguiente, la situación era caótica, la red se hallaba totalmente dislocada. El gobierno ordenó la ocupación de todos los locales sindicales, lo que realizaron miles de policías apoyados por los soldados del 48° batallón de infantería. Los locales fueron entregados a Quezada. El gerente de la empresa, que había ofrecido romper el paro en 24 horas, llamó a los jubilados, a quienes ofreció rejubilarse, si aceptaban mover los trenes, con el salario que percibieran en el momento del paro. De los 6 000 jubilados solamente contestaron 300 y de éstos muy pocos eran útiles, pues en su mayoría pertenecían a la rama de oficinistas.<sup>310</sup>

Ante los paros escalonados la reacción represiva de la Secretaría de Gobernación no esperó mucho tiempo, rápidamente envió a la policía y al ejército, para reprimir el movimiento y detener diferentes obreros como: Pablo Ramírez García, Pedro Ramírez Osornio, Alejandro Pérez Enríquez y José Asunción Solano Cabrera.

Mientras tanto Roberto Amorós hizo pública su opinión de desaprobación de la actividad emprendida por los ferrocarrileros y solicitó a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social<sup>311</sup> la designación de inspectores, para que levantaran actas en contra de los ferrocarrileros que efectuaran actos ilegales.

Además, -Amorós declaró- que denunciaría ante el Ministerio Público los delitos que se cometieran en ocasión de los paros, para la consignación oportuna de los presuntos responsables, y aplicaría inmediatamente la Guía Disciplinaria, inclusive el despido definitivo de los huelguistas y la suspensión de pagos a los trabajadores que no laborasen; movería el escalafón para cubrir las vacantes que se produjeran y tomaría las medidas adicionales permanentes.<sup>312</sup>

A pesar de la amenaza de Amorós, los ferrocarrileros continuaron con su movimiento, arriesgaron todo su fuente laboral, su libertad y su vida. Fue una lucha contra el autoritarismo de la empresa, del sindicato y del gobierno. La unidad y solidaridad que lograda durante los meses pasados los alentaba a seguir.

El argumento de Amorós, para justificar su oposición a los ferrocarrileros paristas, se concentró en hacer saber a la sociedad las pérdidas millonarias

---

<sup>310</sup> Gil Mario, *Los ferrocarrileros*, Extemporáneos, México, 1971, p. 167 citado en Ilán Semo, *El ocaso de los mitos 1958-1968*, en Enrique Semo, *México un Pueblo en la Historia*, Alianza Editorial, número 6, México, 1989, p. 53-54.

<sup>311</sup> *El Universal*, 2 de agosto de 1958.

<sup>312</sup> Revista *Tiempo*, Volumen XXXIII, Número 849, 11 de agosto de 1958, p. 5.

obtenidas en FNM con los paros escalonados. Porque se afectó el traslado de miles de toneladas de mercancías y se suspendió el traslado de pasajeros.

...se dejaron de movilizar 63,145 toneladas de mercancías al día, lo que acarreaba una pérdida de ingresos de \$2,200,000 diarios; de transportar a 75 mil pasajeros al día, que habrían producido \$290 mil diarios por venta de boletos, y de operar 260 toneladas al día de express, con rendimiento de \$150 mil diarios.<sup>313</sup>

El siguiente paso que dio Amorós fue amenazar a los paristas para abrirles un proceso penal a todos aquellos que continuaran interrumpiendo el funcionamiento del servicio de ferrocarriles.

Dio a conocer que se había formulado denuncia penal ante la Procuraduría General de Justicia de la República contra los detenidos Francisco Santoyo G, Enrique Meza Antúnez, Guillermo y Servando Hass Rodríguez y Tito Mejorada, integrantes del comité vallejista, por delitos consistentes en ataques a las vías generales de comunicación, actos contra la economía nacional y el consumo público y otros.<sup>314</sup>

El gerente general dejó en claro que los trabajadores que desearan trabajar serían bien recibidos; los que no serían despedidos, para dar paso a nuevas contrataciones laborales. Pero un paso que debilitó dicha amenaza fue que el movimiento ferrocarrilero logró debilitar la imagen y la fuerza política del charro sindical Salvador Quezada.

### **1.1. La lucha para reconocer el liderazgo sindical de Demetrio Vallejo**

El siguiente apartado inicia planteándose los siguientes cuestionamientos. ¿Quiénes eligieron a Demetrio Vallejo como su líder sindical? ¿Cuándo fue elegido Demetrio Vallejo? ¿Por qué la empresa y el STFRM no aceptaron a Demetrio Vallejo como líder sindical? ¿Cuál fue la máxima instancia ferrocarrilera que permitió tomar decisiones colectivas? ¿Qué aportó al movimiento ferrocarrilero la VI Convención General Extraordinaria? ¿Qué logros se obtuvieron con la segunda etapa de los paros escalonados?

La VI Convención General Extraordinaria en asamblea acordó que el día 31 de julio, a las 10 horas, fue el primer paro laboral, con una duración de dos horas (de las diez a las doce; el segundo se efectuaría el 1° de agosto de tres horas (de

---

<sup>313</sup> Revista *Tiempo*, Volumen XXXIII, Número 849, 11 de agosto de 1958, p. 4.

<sup>314</sup> Revista *Tiempo*, Volumen XXXIII, Número 849, 11 de agosto de 1958, p. 5.

las diez a las trece horas); el tercero el día 2, sería de cuatro horas (de las diez a las catorce) y a partir del día 3 de agosto, los paros serían de cuatro horas, se cuidó de no amenazar con llevar a cabo un paro total.

En las secciones sindicales 15, 16 17 y 18, se hizo sonar el silbato como señal para saber que iniciaba el paro de las diez horas hasta las 12 horas, salvo en Nonoalco, que fue un poco más largo, debido a que precisamente a las 10, los trabajadores tienen 20 minutos para almorzar. Las estaciones involucradas fueron Buenavista, San Lázaro, Pantaco, Terminal del Valle de México, entre otras, así como las oficinas de Balderas, de 5 de Mayo y Bolívar de los FNM. En las oficinas de boletos de esta última, no se efectuó el paro.

En lo general el primer paro fue hecho con orden, pero fue alterado por infiltrados en el movimiento, quienes se dedicaron a agredir a un grupo de periodistas en la Estación de Buenavista. Los periodistas eran José G. Escobedo, Jorge Joseph y Mario Fernández. Se les exigió no publicar ninguna nota en apoyo a Salvador Quezada por traidor y vendido a Roberto Amorós y propusieron linchar o bañar con chapopote a los periodistas<sup>315</sup>. Los comunicadores actuaron con prudencia y ello evitó un problema mayor.

En diferentes estaciones del ferrocarril se manifestaron los trabajadores a favor del dirigente Demetrio Vallejo. Por ejemplo, en la estación de Nonoalco el líder Francisco Santoyo exhortó a la gente a mantenerse unida alrededor del dirigente honesto. Dicha medida incentivó a que de forma espontánea se lanzaran gritos de apoyo: “Viva Vallejo”; “Mueran los traidores”. Rosendo Jara García en su papel de inspector de la Secretaría de Trabajo, fue testigo de los hechos. Mucha propaganda se generó, ocupó diferentes espacios públicos, fue usada para criticar a las autoridades: “Fidel Velázquez senador traidor es ratero, por eso defiende a los rateros”, “Dos Judas: Amorós y Quezada”; “Queremos el ejecutivo limpio, no mafias ni peleas”; “Amorós y Quezada son los responsables de los paros”, entre otros.

---

<sup>315</sup>La primera vez que se bañó en chapopote a una persona fue a un maquinista del tren de Balsas, Issac Aguilar, por haber violado el paro del sábado. Los mismos ferrocarrileros efectuaron el acto.

César Márquez y otros compañeros visitaron las oficinas generales de los FNM, exhortaron a los empleados a suspender actividades, porque ya había iniciado el paro, ellos aceptaron, salieron del edificio 40 personas para escuchar el discurso de Márquez, donde aclaró que el conflicto no era de índole intergremial sino entre los trabajadores, para acabar con la corrupción y desplazar al comité ejecutivo encabezado por Salvador Quezada.

Los paros escalonados fueron realizados bajo estricta disciplina en los diferentes estados de la República, a través de los telegramas enviados por los ferrocarrileros se dio a conocer dicha situación. La mayoría apoyó y reconoció el liderazgo de Demetrio Vallejo.

El 31 de julio de 1958 los ferrocarrileros de Oaxaca se mantuvieron firmes en los paros, fueron solidarios, tuvieron un alto nivel de protesta y presionaron a la autoridad, para conseguir el cambio de comité central del sindicato.

Los trabajadores ferrocarrileros hicieron hoy un paro desde las 10 hasta las 12, manifestando que mañana la paralización será de tres horas, y de cuatro el sábado, hasta que se reconozca la dirección del Sindicato General encabezada por Demetrio Vallejo.<sup>316</sup>

El mismo 31 de julio, los ferrocarrileros de Orizaba Veracruz, de la sección veinte, realizaron un paro de dos horas, fue encabezado por el líder José Solar, secretario general de dicho lugar y advirtió que los paros aumentarán una hora diaria, hasta que se logre el reconocimiento del Comité encabezado por Vallejo.

En Apizaco, Tlaxcala, los ferrocarrileros de la sección tres, hicieron un paro de dos horas y advirtieron que continuaran el día siguiente incrementando una hora, hasta que se logre el reconocimiento del Comité presidido por Vallejo.<sup>317</sup>

Por su parte, Demetrio Vallejo en su calidad de líder del Comité Bis reconoció que los paros al interior del país transcurrieron sin incidentes. Todas las secciones apoyaron a excepción de las secciones del Norte y la de Mérida. Además, las del servicio mixto de ferrocarriles dependientes de la SCOP pararon,

---

<sup>316</sup> *El Universal*, 31 de julio de 1958.

<sup>317</sup> *El Universal*, 31 de julio de 1958.

que son: 3, Empalme, Sonora; 14 Mazatlán, Sinaloa; 33, Guadalajara-Pacífico; 10, Guadalajara-Nacionales; 24, San Luis Potosí, S. L. P.; 19 Monterrey, N. L.; 2, Aguascalientes, Aguascalientes; 36, Chihuahua-Noroeste; 5, Chihuahua-Nacionales.

Vallejo agregó que los paros continuaran hasta que las autoridades reconozcan a su comité. A Ángel Carbajal Bernal Secretario de Gobernación, se le solicitó el desconocimiento de Salvador Quezada, el congelamiento de las cuotas sindicales y la realización de un plebiscito o referéndum para confirmar la aceptación del nuevo líder y el rechazo a Quezada. Al menos en el discurso, las autoridades aceptaron un proceso de elección amplia, con la participación de todas secciones sindicales.

El 1 de agosto, Ángel Carbajal señaló la ausencia del líder ferrocarrilero Vallejo Martínez, declaró que “desapareció misteriosamente”. Mientras tanto el conflicto continuó sin arreglo, así como las amenazas de nuevos paros y en consecuencia la afectación a la economía del país, de acuerdo a la opinión de la Secretaria de Gobernación.

Continuaron las pláticas y reuniones entre Carvajal y los integrantes del grupo de Vallejo, pero no llegaron a ningún acuerdo al transcurrir la quinta reunión con una duración de tres horas a puertas cerradas. Al finalizar, los compañeros de Vallejo le protegieron para evitar que declarara ante los periodistas.

También el 1 de agosto, los medios de comunicación informaron sobre los problemas ocasionados por los paros escalonados, argumentaron sobre las pérdidas millonarias a la empresa y reconocieron que el Gobierno de la República erogó 1,600 millones de pesos en la rehabilitación ferroviaria, para los sistemas ferrocarrileros del noroeste del país.

La resistencia ferrocarrilera luchó para lograr el reconocimiento de Demetrio Vallejo, como secretario general del STFRM. Sin embargo, se tuvo que vencer la manipulación de la información que existía en los medios de comunicación.

Los diarios expresaban su inconformidad al movimiento ferrocarrilero alegando que los dirigentes eran agitadores que carecían de personalidad legal. Además, enfatizaban que la paralización de trenes y de talleres provocaba perjuicios a la economía nacional y se ponía en peligro la continuación del plan de rehabilitación de la empresa.<sup>318</sup>

Una parte importante de lo publicado en los medios de comunicación fue para realizar una crítica al liderazgo de Vallejo y al grupo que encabezó, fueron calificados como “agitadores”. Mientras tanto, el resto de ferrocarrileros que actuó de forma intensa y comprometida con el movimiento y con los paros escalonados para exigir y lograr el aumento salarial, durante los meses de mayo y junio de 1958, fueron presentados como una gran masa manipulada. A pesar de todos los intentos por desacreditar a los ferrocarrileros en lucha la resistencia se mantuvo firme.

Las cifras oficiales respecto a las consecuencias por los paros escalonados alcanzaron pérdidas de \$2, 640,00.00 diarios, inmovilidad de 63,145 toneladas netas de mercancías diarias con una pérdida para la empresa por falta de ingreso de \$2,200,000.00. No se pudo transportar 75,000 personas diarias y se generó una pérdida administrativa de \$ 290, 000.00 diarios, en el servicio express. También, se dejó de transportar 260 toneladas diarias con una pérdida de \$150,000.00 diarios, por último no se movieron 1,530 carros comerciales diarios.

Por otra parte, la Secretaría de Gobernación justificó su presencia y sus esfuerzos para resolver el conflicto, pero argumentó que Demetrio Vallejo no aceptó las propuestas del Sindicato y dejó en claro la pertinencia de llevar a cabo un proceso electoral al interior del sector ferrocarrilero.

...informó la Secretaría que tiene conocimiento de que el Comité Ejecutivo General del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, reconocido por la misma y que preside el señor Salvador Quezada Cortés, ha lanzado una Convocatoria para elecciones de Funcionarios Generales y Locales del Sindicato, las que deberán llevarse a cabo con arreglo a los que establece el Estatuto de la Organización; elecciones en la que todos los trabajadores ferrocarrileros tendrán la oportunidad de emitir libremente sus votos, para designar a las personas que deberán representar al Sindicato, integrando tanto el Comité Ejecutivo General y el

---

<sup>318</sup> Hernández y Lazo, Begoña Consuelo, *Demetrio Vallejo Martínez. Un luchador Social (1910-1985)*, Tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, FFyL, UNAM, 27 de abril de 2010, p. 154.

Comité General de Vigilancia y Fiscalización, como los Comités Ejecutivos Locales y los Comités Locales de Vigilancia y Fiscalización.<sup>319</sup>

Ángel Carbajal, desconoció al Comité Ejecutivo Bis, argumentó que en el proceso electoral donde fue electo Vallejo no se respetaron los procedimientos como los marca la ley y agregó que Salvador Quezada publicó una convocatoria para elegir funcionarios generales y locales del sindicato.

## **1.2. La represión en las secciones sindicales de la Ciudad de México**

¿Por qué el gobierno tomó la decisión de reprimir el movimiento ferrocarrilero en agosto de 1958? ¿Cuál fue la reacción de los ferrocarrileros ante la represión?

El 2 de agosto, el gobierno de Ruiz Cortines optó por intervenir y reprimir a los ferrocarrileros de las secciones sindicales ferrocarrileras de la Ciudad de México, la intención fue poner punto final a los actos de protesta. La policía, agentes judiciales y el ejército intervinieron las secciones 15, 16, 17 y 18. Situación similar ocurrió en San Luis Potosí, Monterrey y Chihuahua.

Para explicar y justificar los actos de represión, los medios de comunicación manipularon la información, informaron el día 2 de agosto, que la Secretaría del Trabajo falló en contra del grupo vallejista, amparados en “razonamientos legales” se argumentó respecto a que no tenían derecho a portar el nombre de “comité ejecutivo”. En particular, Vallejo fue calificado como agitador, rebelde y fue acusado de alterar de forma negativa la economía del país. También fue aprovechado el espacio para dar a conocer la opinión de la clase empresarial que exigió que la autoridad actuara de forma enérgica, para hacer regresar a la normalidad a la empresa ferrocarrilera.

De forma violenta se detuvo y se llevó a la Cárcel Preventiva de la Ciudad de México a los ferrocarrileros: Pablo Ruiz Ramírez, Pedro Ramírez Osornio, Alejandro Pérez Enríquez y José Asunción Solano Cabrera, acusados de haber cometido los delitos de injuria en contra del Presidente de la República y su

---

<sup>319</sup> *El Universal*, 1 de agosto de 1958.

gobierno, amenazar a los empleados de las oficinas de los FNM y haber causado daños a las oficinas.

La actuación de Alberto Miranda Vallejo Juez 6° Penal, fue fundamental, porque legalizó la intervención y la represión, al ordenar el desalojo, por medio de la fuerza pública, de las oficinas de las secciones 15, 16, 17, y 18 que se encontraban en manos del grupo vallejista de forma ilegal. Salvador Quezada levantó una demanda, para acusar de despojo a Demetrio Vallejo ante Ignacio Fuentes Procurador del Distrito Federal y Territorios Federales.

Los acontecimientos suscitados el 2 de agosto, permiten conocer el actuar del juez Alberto Miranda, porque de acuerdo a lo registrado en los medios de comunicación, se informó que acudió personalmente a realizar la diligencia a la oficina de la sección sindical 15, a las 18:30 horas, acompañado del Director de la Policía del Distrito, licenciado Eugenio Aguirre Argüelles, de 30 agentes de la Policía Judicial del Distrito Federal y varios miembros de la policía uniformada. Tres de sus secretarios le apoyaron para efectuar las otras tres diligencias en las secciones 16, 17 y 18.

...en la calle se encontraban aproximadamente 40 personas e intentaron oponerse a la desocupación y entrega de las oficinas, pero la presencia del juez, de sus secretarios, de los judiciales y de la policía los inmovilizó. En el salón había 150 hombres y en la parte alta del edificio se encontraba Demetrio Vallejo acompañado de sus colaboradores. En el momento en que el juez intentó explicar los hechos los trabajadores lanzaron injurias contra el Jefe de la Nación y otras autoridades. Una hora duró la diligencia y fueron entregadas las oficinas a José Guadalupe Tavares Palos y Carlos Andrade Díaz de León, secretario local y comisionado de hospitales y se dejó una guardia permanente. Hubo detenidos y fueron trasladados a la sexta Delegación del Ministerio Público. No hubo nada que lamentar.<sup>320</sup>

La represión por parte del gobierno en la sección 15, fue producto de un cálculo político, no fue una casualidad que el juez Alberto Miranda fuera a dicha sección, era la más combativa de las secciones sindicales ferrocarrileras de la Ciudad de México, además, en ella se encontraba Demetrio Vallejo.

---

<sup>320</sup> *El Universal*, 2 de agosto de 1958.



Mientras tanto, la diligencia realizada en la sección 18, ubicada en la parte superior de la estación San Lázaro, el informe registró la existencia de armas blancas –cuchillos, puñales, machetes, puntas, entre otros, fueron recogidos y entregados en el Juzgado Penal. La sección fue entregada a Rosendo Iñigo y fueron detenidos veinticinco hombres: Antonio Lule Medina, Manuel Cruz Morales, José Refugio Villareal, Francisco Anaya, Manuel Arismendi, Daniel Rodríguez, Alejo Sánchez Ignacio García, Pedro Pacheco, Efrén Aguirre, Leopoldo Concha, Félix Sánchez, Luis Vallejo, Mario Navarro, Antonio Ramírez, Javier Ahuatsin, Serapio Martínez, Tomás Serrano, Luis Briones, Federico Lima, Rosendo Chávez, Celedonio Pichardo, Telésforo González, Manuel Delgado, Miguel Mejía Jesús Ruiz, Jesús Ríos y Gumersindo Muñoz.

Una situación similar ocurrió en la sección 17, ubicada en Calzada de Guadalupe, la diligencia se efectuó bajo la protección de Antonio Servín de la Mora, jefe de la Policía Judicial del Distrito acompañado de 30 hombres. En ella hubo 20 detenidos, entre ellos se encontraban: José Luis Rangel Francisco Solórzano, Salvador Velázquez, Héctor Mejía y Ricardo Pérez, los demás no aceptaron proporcionar su nombre. En ausencia del secretario general, fue entregada la sección a tres personas.

Donde existió armamento de mayor calibre fue durante la diligencia realizada en la sección 16, la policía encontró cuatro armas largas, una cana con 27 cartuchos, 22 cartuchos para arma corta y gran cantidad de bombas “Molotov”. Además, se reportaron archivos y muebles destruidos. La sección fue entregada a su secretario local Gregorio Ángeles Rosas.

En una breve nota periodística se informó que Demetrio Vallejo y 86 trabajadores “oposicionistas, “fueron golpeados y reducidos a la impotencia”, por negarse a entregar las oficinas al Juez Alberto Miranda Vallejo. Vallejo fue conducido en un Jeep, por los agentes de la Policía Judicial del Distrito Federal, fue trasladado a alguna prisión militar de la Ciudad de México, Santiago Tlatelolco o el Campo Militar Número Uno.

Un testigo de los acontecimientos ocurridos en la Sección 15 dijo:

Venimos a practicar una diligencia –dijo el Juez a un trabajador que le impedía la entrada al edificio de la Sección XV- Quiero hablar con una persona responsable. No acababa de terminar de decir lo anterior el licenciado Miranda Vallejo, cuando el trabajador que estaba obstruyéndole la entrada le respondió  
¿Sí?... ¿Pues no pasa!... ¿Estamos?  
Un agente de la Policía Judicial, que acompañaba al Juez sacó su pistola y propinándole un fuerte golpe con ella en pleno rostro le respondió:  
Pues entramos... ¿Estamos?<sup>321</sup>

Existen más testimonios respecto a la actuación de la policía en la diligencia efectuada en la sección 15. Se dijo que entraron con sus armas en la mano al interior del edificio, a como diera lugar. Ya adentro, los agentes iniciaron una batalla campal, donde salieron golpeados los ferrocarrileros que gritaban: “No sean salvajes”. Los detenidos fueron trasladados en jeeps.

Roberto Amorós<sup>322</sup> justificó los hechos violentos, la ocupación militar efectuada en todas las instalaciones ferroviarias del país, a partir del sábado 2 de agosto, porque los vallejistas realizaron un paro total en todo el sistema y se les dio un plazo de 24 horas para que regresaran a la normalidad. Por ello se pidió la presencia del Ejército, para dar fin con la actitud “antimexicana” y “antipatriótica”.

Carlos Espeleta juez décimo cuarto de la quinta corte penal, ordenó la “detención” e “ingreso” a la Cárcel Preventiva de la Ciudad a: José Asunción Solano Cabrera, Pablo Ramírez García, Alejandro Pérez Enríquez y Pedro Ramírez Osorio. Los cuatro son ferrocarrileros agitadores, se les acusa de haber insultado al Presidente de la República; amenazar a los empleados de las oficinas de los Ferrocarriles Nacionales de México.

La gerencia general de Ferrocarriles Nacionales desaprobó los paros escalonados, descalificó los actos emprendidos por los agitadores, les dio un plazo de 24 horas para su regreso a laborar. Solicitó a la Secretaria del Trabajo, el nombramiento de comisiones para la realización de inspecciones en los

---

<sup>321</sup> *El Universal*, 2 de agosto de 1958.

<sup>322</sup> *El Universal*, 2 de agosto de 1958.

principales centros ferroviarios, con la finalidad de identificar los actos ilegales y a los responsables. A la Defensa Nacional, le pidió el apoyo de las fuerzas armadas para protección, vigilancia de las instalaciones y la garantía del servicio. Al Ministerio Público le pidió su intervención para consignar de manera oportuna a todos los presuntos responsables. Además, anunció la aplicación de la “Guía Disciplinaria” para despedir a los trabajadores que falten a sus labores y la suspensión del pago correspondiente. También amenazó con recorrer el escalafón para cubrir las vacantes de los trabajadores.<sup>323</sup>

Alberto Miranda Vallejo, juez del Juzgado Sexto de la Segunda Corte Penal, estudió el caso de denuncia de despojo que “presentó” Salvador Quesada ante la Procuraduría de Justicia del Distrito. Dicha situación no fue aprobada por los especialistas en materia de derecho penal, la criticaron, porque consideraron que antes de haber actuado para realizar el desalojo de los edificios sindicales, debió haber realizado el estudio y no haber mandado a la fuerza pública en contra de los ferrocarrileros, “violando atentatoriamente los preceptos de la ley”.

La crítica al juez Alberto Miranda continuó, con el argumento de que no comprobó el delito para poder actuar, ni tampoco dio los nombres de los autores, para poder desalojarlos. De forma similar fue considerada la denuncia que presentó Salvador Quesada, porque no partió de un mandato expreso de una asamblea, fue hecha a título personal, por lo tanto no tenía validez legal o administrativa. Por lo anterior, los ferrocarrileros solicitaron respeto a la Ley y que los jueces cumplan su responsabilidad de hacer valer la Ley Federal de Trabajo.<sup>324</sup>

El Procurador José Aguilar y Maya intervino para dar a conocer que el Ministerio Público Federal llevó a cabo una diligencia, por órdenes del Juez Sexto Penal, para “comprobar el delito de despojo”, saber quiénes eran los responsables, dictar orden de aprehensión en su contra y atemorizar a los ferrocarrileros. Fue importante conocer en su momento la versión del Procurador,

---

<sup>323</sup> *El Universal*, 3 de agosto de 1958.

<sup>324</sup> *El Universal*, 6 de agosto de 1958.

porque permitió tener una idea de fondo sobre las diligencias en las secciones sindicales de la Ciudad de México.

Por lo anterior se presentó denuncia penal ante la Procuraduría General de la República en contra de los detenidos Francisco Santoyo G., Enrique Meza Antúnez, Guillermo Haaz Rodríguez, Servando Haaz Rodríguez y Tito Mejorada C. Fueron acusados de haber cometido los delitos: “ataques a vías generales de comunicación”, “contra la economía nacional” y el “consumo público” y amenazas.

Pero como no existió reconocimiento por parte de la empresa, ni de la Secretaría de Trabajo, hacia el Comité Ejecutivo Bis los ferrocarrileros rebeldes continuaron con el plan acordado, hacer “sonar los silbatos de las locomotoras y de las instalaciones del ferrocarril”, al enterarse de lo ocurrido los ferrocarrileros de la Ciudad de México se desplazaron a las oficinas, pero no pudieron llegar debido a la presencia de la policía. Al conocer sobre la detención de sus dirigentes decretaron paro general en todo el sistema, a partir de las 19.35 horas del sábado 2 de agosto.

César Márquez de la sección 15, Jesús Velázquez de la sección 16, Agapito García de la sección 17 y Máximo Sánchez de la sección 18, todos secretarios bis del Distrito Federal, se organizaron y publicaron un desplegado, para desaprobar la agresión directa y violenta que recibieron por parte de las fuerza gubernamental a través de la policía y el ejército, para desalojarlos de los locales sindicales.

Los secretarios locales bis rechazan lo siguiente: “una dirección espuria, patronal y anti-obrera” y piden concretamente: 1-Respeto a la voluntad de los trabajadores. 2-Cese de la represión. 3-Desocupación de los locales ocupados por la policía. 4-Libertad de todos los detenidos. 5- Reposición de los ferrocarrileros despedidos. 6-Inclusión de los \$215.00 en los tabuladores”. El rechazo de los trabajadores se encontraba en los términos legales, de acuerdo a lo expuesto anteriormente, no había la intención de afectar a la empresa de Ferrocarriles Nacionales, ni al país en general.<sup>325</sup>

---

<sup>325</sup> *El Universal*, 4 de agosto de 1958.

El primer punto de las secciones sindicales, puede ser considerado como central, porque pide “respeto a la voluntad de los trabajadores”. Fue la base y justificación de toda la resistencia ferrocarrilera.

A pesar de que toda la razón acompañó a la resistencia ferrocarrilera, fueron creados de forma artificial otros líderes. Tal fue el caso de Francisco Schoroeder, líder del Movimiento Reformador que declaró que contaba con el apoyo de cerca de 50, 000 ferrocarrileros y que le habían manifestado su disposición para regresar al trabajo, para romper el paro de manera definitiva.

El 3 de agosto, los periódicos informaron respecto de los acontecimientos ocurridos en las estaciones ferrocarrileras de San Luis Potosí. A partir de las 9 de la noche, José Sandoval Negrete jefe del Estado Mayor de la Zona Militar de las fuerzas militares del 19 Batallón ocuparon todas las instalaciones ferrocarrileras. Con todo ello, los líderes electricistas y mineros amenazaron con secundar el paro ferroviario, hasta las once de la noche del día mencionado.

Arnulfo Lemoine líder vallejista, dio a conocer a la opinión pública que el plan era convertir a San Luis Potosí en el “centro rebelde ferroviario”. Pues, después de haberse enterado que la Secretaría del Trabajo desconoció al Comité Ejecutivo Bis, la estrategia era cambiar de domicilio al grupo vallejista.

Existen registros de la solidaridad que mostraron las diferentes secciones sindicales del país, en oposición a las diligencias ocurridas. Los ferrocarrileros de Tampico Tamaulipas se opusieron a la represión y el desalojo violento ocurrido en las secciones sindicales ferrocarrileras de la Ciudad de México. “A las siete y diez de la noche se inició en este puerto un paro ferrocarrilero que abarca a todo el Estado de acuerdo con las instrucciones telefónicas que recibieron de México los partidarios de Vallejo.”<sup>326</sup>

Demetrio Vallejo informó, por vía telefónica y por telegramas, a los trabajadores del sistema ferroviario sobre la situación y recomendó que inmediatamente se respondiera a la agresión con un paro total de actividades. Vallejo tenía confianza

---

<sup>326</sup> *El Universal*, 2 de agosto de 1958.

en la combatividad de los ferrocarrileros, ya demostrada en la lucha por los aumentos de salario, pero ahora lo embargaba la incertidumbre, ya que lo que estaba en juego no era una cuestión de principios y en defensa de un derecho, el de elegir y desconocer a sus dirigentes sindicales.<sup>327</sup>

Mientras tanto, César Márquez secretario bis de la sección 15, declaró que se mantiene la disposición a seguir con el diálogo con la autoridad y terminar con los paros escalonados y prometió en un mitin que Demetrio Vallejo llegaría a un arreglo favorable a los trabajadores con la empresa.

### **1.3. Los trenes deben regresar a la normalidad**

¿Quiénes fueron los ferrocarrileros consignados? ¿De qué fueron acusados los ferrocarrileros que realizaron paros escalonados? ¿A cuántos años de prisión fueron consignados? ¿Por qué el gobierno incrementó la represión en contra de los ferrocarrileros? ¿Qué decisión tomaron los ferrocarrileros ante la represión del gobierno?

El 3 de agosto, la Procuraduría General de la República, consignó a los ferrocarrileros que efectuaron un paro de labores en el cruce de Peralvillo entre las avenidas de los Misterios y Reforma. El Agente del Ministerio Público Federal les tomó la declaración a Gustavo Alarcón, José López Suárez, José Mendoza Corona, Fidel Juárez, Aurelio Juárez y Gonzalo González, fueron acusados de los “delitos de daños a las vías generales de comunicación y también procedía el de amenazas previstas en la Fracción Segunda del artículo 288 del Código Penal Federal”.<sup>328</sup> Como castigo se les privó de su libertad y por haber amenazado se les agregó un año más de prisión.

La Jefatura de Policía del Distrito Federal a través de su Agencia del Ministerio Público tomó declaraciones a los 54 detenidos. Durante todo el día 3 de agosto se levantaron las diligencias, para deslindar responsabilidades a los ferrocarrileros y saber porque delito se les consignarán. Tito y Jesús Hernández

---

<sup>327</sup> Hernández y Lazo, Begoña Consuelo, *Op. Cit.* p. 155-156.

<sup>328</sup> *El Universal*, 3 de agosto de 1958.

Aceves, se les intentó procesar y enviar a un juzgado del fuero común no federal, por las faltas cometidas: injurias, amenazas y atentar contra las vías generales de comunicación.

El 4 de agosto, Amorós manifestó la urgente necesidad de regresar a la normalidad. Hizo caso omiso sobre el tema de resolver la situación política del sector. Tenía programado el regreso para el miércoles o jueves, sin embargo, la situación fue considerada de muy “complicadísimo engranaje” y cualquier falla lo desarticula de forma parcial o totalmente. Se advirtió respecto de la necesidad de colaboración de todos los ferrocarrileros y se declaró que los que quisieran retomar sus labores tendrían la protección de la “Fuerza Mayor” y los que no serían relevados.

Las primeras actividades realizadas fueron el traslado de los trenes que quedaron parados y llevados a la estación más próxima. “El tren “Águila Azteca”, que hace el servicio México-Laredo, fue movido hasta Monterrey; el tren de Juárez hasta Chihuahua y un tren de peregrinos proveniente de Torreón había quedado en Tampico, fue llevado a Ciudad Valles. El Ferrocarril del Pacífico logró mover trenes de Nogales hasta el Sur”. Y en segundo lugar se realizó el “giró del sistema de instrucción de acuerdo con el cual se moverán hoy a los trenes en actuación de emergencia”.

Amorós dio a conocer un instructivo especial para el funcionamiento de los Ferrocarriles Nacionales, que deberán conocer y cumplir los trabajadores a su regreso a laborar, agregó a lo complejo del asunto, el desgaste económico que ha tenido la empresa debido a los paros escalonados y totales. También dejó en claro las actividades a realizar con carácter de urgente.

1.-Prioridad a los trenes de pasajeros que hacen el servicio a Laredo. Ciudad Juárez, Guadalajara y Veracruz. 2.-Se correrán trenes de carga directos para transporte de artículos de primera necesidad y combustibles. 3.-Las fuerzas armadas darán seguridad a los trabajadores que vuelvan a su labor. 4.- Serán relevados los que persistan en su actitud de rebelión.<sup>329</sup>

---

<sup>329</sup> *El Universal*, 4 de agosto de 1958.

Se hizo un nuevo cálculo por las pérdidas económicas que tuvo la empresa de Ferrocarriles Nacionales con los paros escalonados, el cual consistió en \$423,000.00. En general la inmovilización de 546 trenes durante los paros generó 17 millones de pesos perdidos.

El gobierno de Adolfo Ruiz Cortines se manifestó en contra de los autores de los paros escalonados, a través de José Aguilar y Maya Procurador General de la República, quien advirtió que el Ministerio Público Federal empleará en el problema ferrocarrilero “la energía que la ley penal señala”, porque se están causando graves perjuicios al país, prometió que las medidas tomadas serán dadas a conocer a la sociedad.

Salvador Quesada realizó un informe general respecto de la situación que prevalecía en ferrocarriles a nivel nacional, hasta las 20 horas del día 3 de agosto. El Ferrocarril del Pacífico se encontraba en proceso de normalización; mientras tanto los trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México solicitaron garantías para trabajar; de igual forma en la División Monclova se inició la normalización del sistema; también en la División Xalapa, los trabajadores solicitan protección; al igual que en la División de Aguascalientes, hubo acuerdo con el jefe de las fuerzas militares para obtener protección; mientras que en la División Monterrey, el intendente dio instrucciones para impedir que entren a los talleres los elementos que no estén dispuestos a trabajar; en Matías Romero inició la movilización de trenes; en la Terminal de Veracruz se preparó el movimiento de máquinas; y en la de Tampico, los trabajadores aplaudieron la medida de la Gerencia con el objeto de restablecer el orden.<sup>330</sup>

El 4 de agosto, el movimiento obrero manifestó su apoyo a los ferrocarrileros a través de un mitin, realizado en las instalaciones del Sindicato Mexicano de Electricistas a las 18:30 horas, en Antonio Caso 45. Participaron diferentes sectores de trabajadores ferrocarrileros, electricistas, telegrafistas, maestros y petroleros. Denunciaron los actos represivos, analizaron el momento político y tomaron algunas decisiones colectivas. Los testimonios hacen saber que

---

<sup>330</sup> *El Universal*, 3 de agosto de 1958.



1500 ferrocarrileros se trasladaron al lugar, pero no pudieron ingresar debido a la presencia de guardias federales y de granaderos que los dispersaron a bombazos lacrimógenos. En el mismo acto fueron aprendidos Ismael Villavicencio y Otón Salazar. Mientras tanto, en una actitud conciliadora, el secretario general del SME, Agustín Sánchez Delint invitó a Demetrio Vallejo para que realizara un referéndum y ratificara que cuenta con el apoyo de la mayoría, solicitó el cese de la represión militar, policiaca y exigió libertad para todos los ferroviarios; convocó a la reanudación del servicio ferroviario; y por último, pidió la no existencia de represalias para ningún sindicato o empresa.<sup>331</sup>

Durante los primeros días del mes de agosto, se incrementó la tensión en el sector obrero en general. A los ferrocarrileros se les prohibió reuniones internas y con otros grupos de trabajadores, de forma específica la policía impidió actividad proselitista en las estaciones e instalaciones ferrocarrileras. Benjamín Tobón, ex líder obrero y ahora secretario de los Grupos Socialistas, sugirió que para acabar con la agitación debe convocarse a un Congreso.

Los maestros y telegrafistas llevaron a cabo un paro de labores en solidaridad con el movimiento vallejista. Mientras tanto, en medio de un ambiente de tensión y de constante inquietud transcurrieron las actividades en la Estación de Buenavista, porque el comandante de las fuerzas armadas hizo cumplir las órdenes de desalojo de los andenes a los trabajadores que las invadían.

El 4 de agosto, Carlos Espeleta Torrijos, juez decimocuarto de la quinta Corte Penal, declaró formalmente presos a los ferrocarrileros Alejandro Pérez Enríquez, Pablo Ramírez García, Pedro Martínez Osorno y José Asunción Solano Cabrera, fueron declarados responsables de daño en propiedad ajena, actuar contra las vías generales de comunicación, por haber amenazado y estar sujetos a proceso por injurias.

En la Ciudad de México, la fuerza de los ferrocarrileros no cedió ante la amenaza y la represión por parte de la fuerza pública. Por el contrario, el 4 de

---

<sup>331</sup> *El Universal*, 5 de agosto de 1958.

agosto a partir de las 14:30 horas, se comunicaron y coordinaron diferentes actividades en las estaciones Nonoalco, San Lázaro y Pantaco. En Nonoalco se presentó el general Sánchez Acevedo, Comandante de la Primera Zona Militar, al frente de trescientos hombres de tropa, para reforzar la seguridad del lugar. Mientras tanto en la Plaza de la República, frente a la Procuraduría General del Distrito y Territorios Federales, diferentes núcleos de ferrocarrileros, procedentes del mitin de Nonoalco, fueron a presionar a las autoridades con la intención de lograr la libertad de sus compañeros detenidos; pero la policía les lanzó gases lacrimógenos y aprehendió a veinte de ellos.

Leobardo Flores Vera ferrocarrilero jubilado, dejó en claro que los paristas no son comunistas; pero eso fue solo el preámbulo para escribir y una carta publicada en a los medios de comunicación con la intención de dar a conocer su crítica al movimiento vallejjista.

Como viejo ferrocarrilero que soy (más de 37 años de servicios), lamento profundamente que mi gremio al que tanto amo, este presentando ante la opinión pública, el triste espectáculo de una masa indisciplinada y ciega, que inconscientemente trata de arruinar a nuestra querida patria, al paralizar el nervio vital de la misma, o sean los Ferrocarriles Nacionales de México, el Mexicano, el del Pacífico y otros.<sup>332</sup>

La carta fue un intento de dejar en claro que no todos los ferrocarrileros coincidían con el movimiento vallejjista. Tuvo la intención de desacreditar la voluntad colectiva de los ferrocarrileros y de justificar la represión, para regresar a los tiempos de normalidad y estabilidad dentro de la empresa.

También, el 4 de agosto, la autoridad sindical y de la empresa aprovecho para difundir la noticia que iniciaba la reanudación de labores a partir de las 11.30 del día anterior, los medios de comunicación la consideraron como un triunfo en beneficio del progreso del país. Por ejemplo, el Ferrocarril del Pacífico reanudo labores; en Guadalajara Jalisco; las secciones de Sonora y Sinaloa se encontraban trabajando normalmente, no eran secciones vallejjistas, sobre todo la primera mencionada. Los trenes 2 y 4 de Laredo con dificultades fueron

---

<sup>332</sup> *El Universal*, 5 de agosto de 1958.

movilizados. Mientras tanto las oficinas del Distrito Federal regresaron a sus “legítimos comités ejecutivos” locales, la sección 15, a Guadalupe Tabares Salas, la 16 a Gregorio Ángeles Rosas; la 17 a Humberto Sánchez Rey; y la 18 a Rosendo Iñigo.

Mientras tanto, Roberto Amorós en medio de la tormenta, informó a través de los medios de comunicación sobre la situación de recuperación de la empresa de Ferrocarriles, la movilización de trenes en Nuevo Laredo y de Mazatlán. Fueron los primeros pasos para mejorar el servicio de transporte de carga y de pasajeros. Ello fue confirmado por Jesús Arizmendi superintendente de Transportes de los Ferrocarriles Nacionales.

Hoy fue hecho un recuento en todas las dependencias de los Ferrocarriles con la intervención del Inspector de Trabajo, señor Manuel Ramón de León, y del general Calixto N. Ramírez Garrido, Comandante de la Guarnición de la Plaza, del cual resultó que en talleres, 127 trabajadores reanudaron su trabajo y 33 se abstuvieron; la totalidad de trabajadores y empleados en las oficinas, despacho de boletos, express, y las tripulaciones, se presentaron a trabajar, por lo que únicamente hay los mencionados 33 de talleres y 21 de otras dependencias, entre ellos cuatro de telégrafos, que no quieren laborar.<sup>333</sup>

Altos mandos del ejército manifestaron optimismo respecto al regreso a la normalidad del sistema en Ferrocarriles Nacionales. El general Ramírez Garrido minimizó el movimiento vallejista y subrayó que en Tamaulipas “la mayoría de los trabajadores ferrocarrileros de esta localidad están en contra del movimiento causante de los paros”, sin embargo, las tropas continuaron vigilando los talleres de las instalaciones ferrocarrileras. Se intentó convencer sobre el caso de Tamaulipas, como el punto de recuperación en el funcionamiento del servicio ferrocarrilero, lugar de lealtad a la empresa y de oposición al movimiento vallejista.

Roberto Amorós y el general Ramírez Garrido advirtieron que para el día 5 de agosto habría caos en las líneas férreas de la Ciudad de México, porque se enviaron 212 carros consignados y están por salir 123 carros más provenientes de Laredo Texas. Además, de diferentes puntos de la República Mexicana salieron trenes, por ejemplo de Mazatlán, Sinaloa, el 4 de agosto, partieron cinco trenes

---

<sup>333</sup> *El Universal*, 4 de agosto de 1958.

hacia el sur y norte del país, otros se fueron rumbo a Nogales, Sonora, entre otros. Todos fueron acompañados por elementos de las fuerzas federales. De igual forma, la estación del Ferrocarril Sur Pacífico, la superintendencia y la agencia en las calles de Belisario Domínguez, fueron vigiladas por fuerzas del 16° Regimiento de Caballería y el 11° Batallón de Infantería.<sup>334</sup> Por si fuera poco, se dio a conocer que las autoridades militares tenían órdenes de aprehender a todos los agitadores y a los dirigentes vallejistas.

En Guadalajara, Jalisco, como en otras secciones sindicales del país, se reanudaron labores, debido a la intervención represiva de la policía, en contra de los manifestantes y paristas que apoyaron al grupo vallejista, se hizo uso de gases lacrimógenos para agredir a los 300 ferrocarrileros en rebeldía.<sup>335</sup>

## **2. Proceso electoral ferrocarrilero**

El movimiento ferrocarrilero no fue lineal, en la etapa del mes de agosto, tuvo diferentes tiempos y obligó a la clase empresarial a manifestar su oposición. Por ello es necesario preguntar ¿Por qué los empresarios se opusieron a la elección de Demetrio Vallejo? ¿Por qué los empresarios se opusieron a los paros escalonados y a sus consecuencias?

Al mismo tiempo que se agudizó la estrategia represiva contra los paristas; se abrió la ruta para el proceso electoral ferrocarrilero. Salvador Quesada dio a conocer la convocatoria de elección, para elegir al nuevo secretario general del Sindicato y a los secretarios locales, dentro de un plazo no mayor de 40 días. Aclaró que la permanencia de él y de todos los demás funcionarios generales y locales sólo sería dentro un tiempo indispensable, por lo cual entregarán sus cargos sindicales tan pronto como concluyan dicho proceso.

Quesada hizo referencia al movimiento ferrocarrilero y aclaró que no habrá sanciones ni represalias de orden sindical y exhortó a todos los elementos ferrocarrileros para que demuestren el patriotismo y el sentido del deber que

---

<sup>334</sup> *El Universal*, 4 de agosto de 1958.

<sup>335</sup> *El Universal*, 3 de agosto de 1958.

caracteriza al gremio. Debían regresar a cumplir con sus labores,<sup>336</sup> para que el proceso electoral se realizara.

Los medios de comunicación dieron a conocer el día 4 de agosto, algunos aspectos de las reuniones privadas que sostuvieron Roberto Amorós y Demetrio Vallejo, para acordar los términos en que se llevarían a cabo las elecciones. El pacto consistió en que en un plazo no mayor a 15 días habrá elecciones generales; los detenidos serían puestos en libertad; se indemnizara a los familiares de los ferrocarrileros muertos y por último terminarían con las represalias. Las dos partes mostraron disposición para cumplir con los acuerdos.

Al otro día de haber acordado el pacto para el proceso electoral, el 5 de agosto, los medios de comunicación reportaron el endurecimiento del discurso en contra de Vallejo, por parte del gobierno federal, fue señalado como “un ambicioso político y que actuaba fuera de la ley”.

Inició una etapa de descalificación y de amenaza contra los líderes ferrocarrileros. La Secretaría de Gobernación a nombre del Gobierno de la República recordó que los ferrocarrileros recientemente solicitaron aumento salarial y se les concedió al máximo de las posibilidades de la empresa, pero Vallejo y su grupo iniciaron un nuevo movimiento, donde lo más grave son los daños a la Nación y al Gobierno de la República y entonces hay una clara necesidad de hacer regresar la tranquilidad al país y “aplicarles todo el rigor de la ley a los responsables de los actos delictuosos y antipatrióticos”. Serán sancionados severamente como lo establece la ley.

Demetrio Vallejo defendió la rebeldía ferrocarrilera y aclaró que mediante un proceso electoral democrático interno él fue elegido como secretario general del sindicato. Las autoridades sindicales y del gobierno federal no aceptaron dicho proceso, lo consideraban ilegal, porque no intervino la Secretaría del Trabajo como juez. Las secretarías de Gobernación y del Trabajo intentaron convencer a los ferrocarrileros, para que evitaran la interrupción de la circulación de los trenes y prometieron efectuar elecciones, aun faltando 2 años para que concluyera el

---

<sup>336</sup> *El Universal*, 3 de agosto de 1958.

periodo de la actual administración del sindicato. A pesar de lo anterior, los paros escalonados continuaron.

A pesar de la situación tan adversa que existía para la rebeldía obrera, llegó un nuevo acuerdo con el gobierno. El 5 de agosto fue un día fundamental, el Presidente Ruiz Cortines recibió una comisión representativa de los ferrocarrileros, tal y como ocurrió un mes antes para dar solución a la demanda salarial.

La reacción inmediata de los trabajadores fue hacer circular en todas las secciones sindicales un volante que pasó de mano en mano, para dar a conocer que el presidente de la república había llamado a una comisión ferrocarrilera y que sostenían pláticas para resolver el problema laboral.

A todo el Personal: 13:30 horas. En estos momentos el C. Presidente de la República, don Adolfo Ruiz Cortines y nuestro Secretario General, Demetrio Vallejo M., se encuentran en pláticas tendientes a resolver satisfactoriamente nuestras peticiones.<sup>337</sup>

Vallejo fue recibido por el presidente y se interpretó como un importante logro del movimiento ferrocarrilero, la noticia generó un ambiente festivo y fortaleció al gremio.

...El 5 de agosto, después de llegar a un acuerdo con Ruíz Cortines, los ferrocarrileros levantaron el paro. El presidente tuvo que acceder a sus peticiones: a) elecciones democráticas en quince días; b) libertad para todos los detenidos con motivo del movimiento; c) reposición de los cesados; d) pago de salarios caídos, y e) retiro de las tropas de todos los locales sindicales.<sup>338</sup>

El 6 de agosto, Roberto Amorós cambió significativamente el contenido de su discurso, opinó que había muchas posibilidades de que el conflicto se resolviera “por medios conciliatorios”, agregó que la empresa no tenía facultades para intervenir de forma directa, eso le correspondía a la Secretaría del Trabajo. También informó que el servicio de trenes quedó normalizado ayer, 136 trenes de pasajeros y 250 convoyes de carga se corrieron y puntualizó sobre cuatro aspectos que se presentan en la reanudación de labores: a) rapidez en la reestructuración del trabajo; b) no represalias por parte de los vallejistás contra los

---

<sup>337</sup> *El Universal*, 4 de agosto de 1958.

<sup>338</sup> Gil, Mario, *Los Ferrocarrileros*, Extemporáneos, México, 1971.

que no secundaron el paro; c) celebración del triunfo; y d) iniciación del proceso electoral.<sup>339</sup>

El avance que lograron los ferrocarrileros al ser atendidos en sus demandas por la máxima autoridad del país, en el contexto que permitió la flexibilidad de la coyuntura política de 1958, se publicó un artículo de José E. Colín, para manifestar su apoyo al movimiento obrero y para dejar en claro el papel que ha desempeñado el PRI dentro de los sindicatos y el interés que mantiene el Estado para seguir apoyando dicha presencia en las organizaciones obreras.

Los trabajadores han acabado por darse perfecta cuenta de que dentro del sindicalismo falsificando sus derechos de clase nada valen; que los sindicatos, en lo general, son agencias del P.R.I., instrumentos para otra falsificación en mayor escala, la falsificación democrática; que los “líderes” son tan empleados del Ejecutivo de la Unión, como lo son los funcionarios del P.R.I. a los que él designa, aunque, naturalmente, cubrieron las apariencias. Además, con el sindicalismo encadenado y los “líderes” en función de serviles, todas las demandas colectivas, de clase, tienen forzosamente que naufragar en la Secretaría del Trabajo que como dependencia de la oligarquía, funciona en beneficio de la gran burguesía, coludida con la oligarquía. Por lo tanto, es natural, y revolucionario, que el movimiento obrero, que los trabajadores, tengan como meta inmediata el sacudirse a los líderes postizos, a los lugartenientes de la gran burguesía, a los aspirantes a “políticos”, “influyentes” y “charros” y traten de substituirlos por sus representantes auténticos, que realmente los representen, que entiendan sus problemas y luchen por resolverlos.<sup>340</sup>

En plena efervescencia política, de principios de agosto de 1958, el artículo periodístico de Colín, abordó el papel que desempeñaba el PRI en el sindicato ferrocarrilero, tal y como fue denunciado por los ferrocarrileros durante los últimos meses de 1957.

Mientras tanto, como parte de la solución que daba la empresa al problema ferrocarrilero y tomando en cuenta la respuesta de Ruiz Cortines, Amorós señaló que las terminales de San Luis Potosí, Monterrey y Guadalajara eran puntos clave para lograr el descongestionamiento y acabar de solucionar el problema en 24 horas e hizo énfasis en la vía México-Guadalajara. Declaró que están por concluirse la construcción de las terminales de Nuevo León, Guadalajara y

---

<sup>339</sup> *El Universal*, 6 de agosto de 1958.

<sup>340</sup> José R. Colín, “Liberación del Movimiento obrero”, *El Universal*, 6 de agosto de 1958.

Monterrey, de igual forma pasará con la Estación de Pasajeros de la Ciudad de México. Además, dio a conocer que los empleados suspendidos durante los cuatro días que duró el paro han sido reinstalados.

Por su parte, Salvador Quesada nombró a Héctor Navarro Garza para que informará respecto de los incidentes existentes con motivo de la reanudación de los trabajos. Navarro Garza de forma inmediata reportó que los elementos vallejistas reprimieron a los trabajadores que no los secundaron en los paros, agregó que en la Estación de Buenavista, los trabajadores Joaquín Arteaga y Joaquín Ortiz Díaz, fueron injuriados por el vallejista Rafael García Colón, a punto estuvieron de provocar una riña en las oficinas de Balderas 33. En la estación Nonoalco, hubo agresiones en contra de los que no secundaron el paro; en San Lázaro fueron golpeados los trabajadores Arteaga y Lima, por la misma razón. También las represalias ocurrieron en las terminales de Puebla y Guadalajara. A esos lugares fue enviado para reportar y analizar los hechos el Subsecretario del Trabajo Salomón González Blanco.

Como consecuencia del acuerdo tomado entre el presidente de la República y el movimiento ferrocarrilero en rebeldía, actuó José Aguilar y Maya Procurador General de la República, para poner en libertad a doce líderes obreros, que se encontraban detenidos en los separos de la Policía Judicial Federal. Fueron puestos en libertad: Gustavo Alarcón Campos, Gonzalo Martínez Salazar, Fidel Juárez Carsalieda, José Mendoza Corona, José Inés López Suárez y Aurelio Juárez Arteaga. Los telegrafistas eran: Ismael Villavicencio Canseco (líder), Jorge Arturo Chávez, Rodolfo Gómez Salas, Belem Hernández Soler, Francisco López y Gonzalo Barrios Aldana.

Situación similar ocurrió en otros estados de la República, en Ciudad Victoria Tamaulipas el agente del Ministerio Público José Luis Montoya, le notificó a la Procuraduría General de la República el haber dejado en libertad a 14 ferrocarrileros detenidos, acusados de haber causado agitación.



Por su parte, el Secretario del Trabajo Salomón González Blanco entregó un oficio a los ferrocarrileros, para encontrar una solución inmediata al conflicto laboral e hizo énfasis en que el gobierno federal siempre ha mantenido el respeto a la voluntad de los trabajadores.

Hay varios precedentes de que cuando los estatutos y disposiciones complementarias no proporcionan los elementos suficientes para resolver dentro de ellos una grave situación que amerite solución rápida, el gobierno federal ha dado su sanción a procedimientos excepcionales de solución, siempre sobre la base de respeto a la voluntad de los trabajadores y a solicitud de ellos y de sus órganos sindicales.<sup>341</sup>

Al analizar la declaración de Salomón González se entiende que la intervención directa del gobierno federal en el conflicto obrero se debió a una necesidad superior, porque las partes implicadas en el conflicto no lograron llegar a un acuerdo, por eso fue necesario y apreciable la intervención directa del Presidente Ruiz Cortines.

### **2.1. La rebelión ferrocarrilera ante la mirada empresarial**

El 5 de agosto, la clase empresarial manifestó su oposición a los paros escalonados, hacia todo el movimiento ferrocarrilero, pero sobre todo por el respaldo que recibió por parte del presidente Ruiz Cortines. Mariano R. Suárez<sup>342</sup>, presidente de la Confederación Patronal de la República Mexicana, argumentó sobre la necesidad de llevar a cabo una reforma a la Ley del Trabajo, con la finalidad de acabar con la política perniciosa de líderes ambiciosos. Especificó que el artículo 56 de dicha ley es el que debe recibir cambios sustanciales, de dos a cuatro años, para dar tiempo suficiente para revisar los contratos colectivos.

En Mazatlán, la Cámara Nacional de Comercio local protestó ante el Presidente de la República, por los paros escalonados. También lo hizo ante todas las autoridades superiores y solicitó la normalización del servicio de los ferrocarriles y agregó que la opinión general condena a los responsables de dichos actos.

---

<sup>341</sup> *El Universal*, 6 de agosto de 2015.

<sup>342</sup> *El Universal*, Lara Barragán, 5 de agosto 1958.

El 6 de agosto, el Centro Patronal del Distrito Federal publicó una carta, donde manifestó su desacuerdo respecto de la estrategia asumida por los ferrocarrileros para obtener un aumento salarial y obtener un cambio en la política sindical. Hizo énfasis en la revisión de los contratos colectivos de trabajo, para pedir aumento salarial y agregó que el sector con mayor impacto fue el ferrocarrilero e hizo ver que debían evitarse porque afectaban la economía nacional.

El Centro Patronal recurrió a la historia del movimiento obrero con la finalidad de dar mayor importancia al papel desempeñado del Estado sobre el movimiento obrero.

Haciendo un poco de historia, cabe reconocer que la clase trabajadora organizada no existía y casi podríamos decir que no existe en nuestro país. Por ello no fue la clase trabajadora la que “obligó al Estado” a reconocer los derechos obreros, como suele decirse en el demagógico vocabulario lideril. Fueron los regímenes revolucionarios quienes promulgaron la Ley de Trabajo, excediéndose frecuentemente de las bases consagradas por el Constituyente en el artículo 123 de nuestra Carta Magna y quienes organizaron las grandes centrales de trabajadores, pero teniendo siempre buen cuidado de conservar un control absoluto sobre las mismas.<sup>343</sup>

Los argumentos utilizados por el Centro Patronal estuvieron amparados en la herencia de los regímenes revolucionarios, en la Ley del Trabajo, en la justicia social que otorgaba el Estado. Pero donde hizo mayor énfasis fue en la urgente necesidad, para “reglamentar la huelga debidamente, para impedir que se lleve a efecto con fines ajenos al trabajo”.

Por otro lado, la clase empresarial, después de haber conocido los argumentos de Salomón donde dio luz verde al proceso electoral ferrocarrilero, Juan Sánchez Navarro declaró el día 9 de agosto.

Deseamos que la agitación no siga, -declaró Sánchez Navarro- pero también tenemos confianza en que el procedimiento de los paros para lograr la resolución de los conflictos intergremiales no sienta precedentes. Tal procedimiento es ilegítimo y no es posible esperar que en lo sucesivo los paros sean utilizados para mejores prestaciones. La agitación nunca debe

---

<sup>343</sup> *El Universal*, 6 de agosto de 1958.

dar pie para alcanzar mejoras de tipo económico ni de otra índole. Me parece reprobable que se haya utilizado un medio ilegítimo, el paro, para obtener ventajas económicas y para solucionar conflictos. Si la mayoría de los obreros están con tal o cual persona, debe demostrarlo por medio de los cauces legales, no de otra manera.<sup>344</sup>

La declaración de Sánchez Navarro hizo énfasis en los paros escalonados y en el antecedente que dejaban para la solución de futuros conflictos laborales, con el propósito de obtener beneficios económico o político. Advertía que no debían permitirse y se debían fortalecer la Ley y la institución.

La opinión de Mariano R. Suarez, presidente de la Asociación de Patrones del D.F., tomó un camino similar a la de Sánchez Navarro, al referirse al papel que desempeñan los líderes de los trabajadores.

La inmoralidad de los líderes ha aumentado desde que ingresaron en la política. Los compromisos que contraen y las ambiciones políticas que persiguen hacen que los líderes cometan inmoralidades, comprometan a los trabajadores y que no respeten las leyes. Ante esa situación, la posición de los patrones es únicamente la de defender sus intereses ante el creciente avorazamiento de los líderes.<sup>345</sup>

El argumento de R. Suárez, permite conocer a los líderes obreros, porque afirma que “cometen inmoralidades, comprometen a los trabajadores y no respetan las leyes.” Y es entonces cuando los “patrones” deben defender los intereses ante la ambición antes señalada.

### **3. La rebeldía ferrocarrilera acepta el proceso de elección sindical**

¿Cuál fue la reacción de los ferrocarrileros ante la crítica feroz de los empresarios?

A pesar de la crítica de los empresarios a la rebeldía ferrocarrilera, las pláticas continuaron entre Demetrio Vallejo y Salvador Quezada, para acordar y organizar el proceso de elección sindical. Ambos aceptaron la intervención del Presidente Adolfo Ruiz Cortines y acordaron lo siguiente:

- a) Cese inmediato de la represión; b) libertad inmediata de los detenidos; c) reposición inmediata de los cesados; d) liberación de Ismael Villavicencio y de los telegrafistas aprehendidos por promover un paro de solidaridad en la red nacional; e

---

<sup>344</sup> Alonso, Antonio, *Op. Cit.* p. 127.

<sup>345</sup> *Ibídem.* p. 128.

indemnización de \$50 mil a cada una de las viudas de los ferrocarrileros muertos en los encuentros con las fuerzas policiacas y militares, y f) celebración de elecciones directas mediante voto secreto en cada centro ferroviario.<sup>346</sup>

Al firmar el pacto inició la normalización del servicio<sup>347</sup> de trenes y provocó el festejo de los ferrocarrileros con cohetes, luces de bengala, silbatos y manifestaciones de alegría. Lo obtenido fue considerado como un triunfo y se convirtió en una fiesta ferrocarrilera.

El 5 de agosto, inició el proceso electoral sindical, momento en el cual se planteó el compromiso de renovar los órganos directivos, los comités ejecutivos locales y comités locales de vigilancia y fiscalización; el comité ejecutivo general y el comité general de vigilancia y fiscalización y los secretarios locales y generales de ajustes<sup>348</sup>. La elección se programó para su realización los días 7 y 22 de agosto de 1958.

III. Estas elecciones serían dirigidas y supervisadas por una comisión electoral compuesta de dos personas del comité ejecutivo general, presidido por Salvador Quezada Cortés; dos personas del comité ejecutivo general, no reconocido, presidido por Demetrio Vallejo, y por un representante de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social. La comisión y supervisión integradas en la misma forma para que recogiesen la votación.<sup>349</sup>

La convocatoria electoral fue dividida de acuerdo a las siguientes funciones: Salvador Quezada como dirigente y supervisor de todo el proceso electoral; comisión electoral, compuesta por dos personas, por el comité ejecutivo general no reconocido, presidido por Demetrio Vallejo y por un representante de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social. La Comisión Electoral designó subcomisiones de ejecución y supervisión, con la intención de que se encargara de recoger los votos emitidos en cada sección.

A partir del día 7 hasta el 11 de agosto se realizó el registro de planillas, la elección fue realizada en las instalaciones de la empresa y el sindicato, se hizo uso de la lista de raya para el registro de votantes, los votos se plasmaron en boletas, fueron emitidos de forma secreta y trasladados a la ciudad de México.

---

<sup>346</sup> Revista *Tiempo*, Volumen XXXIII, Número 849, 11 de agosto de 1958, p. 6.

<sup>347</sup> Revista *Tiempo*, Volumen XXXIII, Número 849, 11 de agosto de 1958, p. 6.

<sup>348</sup> *El Universal*, 6 de agosto de 1958.

<sup>349</sup> Alonso, Antonio, *Op. Cit.* p. 126-127.

Salomón González señaló en la convocatoria que los funcionarios electos tomarán posesión el día 27 de agosto y duraran en su cargo hasta el 1° de febrero de 1960.

### **3.1. Demetrio Vallejo dirigente de la rebeldía ferrocarrilera**

El 14 de agosto *Excélsior* publicó una entrevista realizada a Demetrio Vallejo, donde explicó la urgente necesidad de cambiar al comité central del STFRM, a través de un proceso electoral democrático, tomando en cuenta las circunstancias históricas y la demanda colectiva de los trabajadores.

Conservar la unidad del sindicato; luchar por el cumplimiento de las demandas justas de los trabajadores; buscar la depuración de los dirigentes obreros mexicanos obreros; librar a los trabajadores de los malos líderes; disminución de las cuotas sindicales al dos y medio o tres por ciento; reformar los estatutos en lo concerniente a las elecciones, para que tanto los nacionales como las locales sean democráticos; reestructurar la Cooperativa Única, pues no ha cumplido su función de vender artículos a precios reducidos.<sup>350</sup>

La respuesta de Vallejo dejó en claro los problemas medulares en el sindicato, como crisis económica, la corrupción y la falta de democracia, entre otros. La idea fue mejorar las condiciones políticas de los ferrocarrileros y hacer cumplir el papel histórico del Sindicato, la defensa de sus agremiados.

Dos días después, el 16 de agosto, Vallejo hizo referencia al papel desempeñado por parte de los partidos políticos en el sindicato ferrocarrilero, durante los diez últimos años, a partir de 1948.

Los anteriores comités ejecutivos quisieron convertir al sindicato en un organismo político porque así convenía a sus particulares intereses (...) Queremos desligar al sindicato de estas cuestiones. Dejar en libertad a los trabajadores para que se adhieran al partido con que simpaticen. El sindicato será apolítico, absolutamente apolítico. No apoyaremos ningún movimiento de índole política, ni pertenecerá el sindicato a partido alguno. Eso creemos es lo que desea la mayoría de los trabajadores.<sup>351</sup>

---

<sup>350</sup> *Excélsior*, 14 de agosto de 1958.

<sup>351</sup> *Excélsior*, 16 de agosto de 1958.

Vallejo retomó de los ferrocarrileros su rabia, su espíritu rebelde, su enojo, su tradición de lucha en contra de la intervención y manipulación ejercida por los partidos políticos, porque durante los últimos diez años el sindicato fue utilizado como trampolín político.

Los ferrocarrileros reconocieron a Vallejo como su líder, le proporcionaron todo su apoyo, situación que se vio reflejada en el proceso electoral de agosto de 1958. Al parecer fue solo un trámite, porque meses atrás ya había sido designado como líder nacional.

Las elecciones, realizadas entre el 7 y el 22 de agosto de 1958 y en las que la planilla “charra” fue derrotada por un margen amplísimo (59 mil a 9 votos, refieren los participantes en este movimiento) fueron para Demetrio Vallejo, quien encabezaba la lista vencedora, “la elección más democrática y aplastante que registra la historia sindical de nuestro país.”<sup>352</sup>

Los ferrocarrileros eligieron a Demetrio Vallejo como secretario general del sindicato, 59 mil votos contra 9 votos, todavía faltaban 40 000 por votar, pero la Secretaria del Trabajo consideró que con los 59 mil contabilizados era suficiente para reconocer la preferencia del gremio.

El triunfo generó un momento de festividad en el sector ferrocarrilero a nivel nacional, el cual se reflejó en el mitin masivo realizado en la Arena México. También, diferentes sindicatos de industria manifestaron su aprobación y alegría ante los resultados del proceso electoral de agosto de 1958.

### **3.2. El Centro Patronal y la CTM desaprobaron el triunfo de Vallejo**

No todos los sectores de la sociedad mexicana estuvieron de acuerdo con la elección del nuevo líder ferrocarrilero, tal fue el caso del Centro Patronal del DF.

...todos los líderes políticos y sindicales, y muchos funcionarios de diversas categorías, hacen caso omiso de su responsabilidad para dedicarse a la desenfadada y risible carrera de “colocarse” bien en el próximo régimen. No les importa servir al pueblo, sino servir al futuro mandatario; no les urge una estela del deber cumplido, sino asegurarse que no serán desplazados en el próximo sexenio.<sup>353</sup>

---

<sup>352</sup> Trejo Delarbre, Raúl. “Los Trabajadores y el Gobierno de Adolfo López Mateos”, en *La Clase Obrera en la historia de México, de Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos (1952-1964)*, UNAM, México, 1996, p. 106.

<sup>353</sup> *Excelsior*, 28 de agosto de 1958.

La opinión del Centro Patronal del D. F. se concentró en desaprobando y desacreditar políticamente al nuevo secretario general del STFRM, con la intención de que no fuera aceptado por la nueva administración presidencial de Adolfo López Mateos.

El 27 de agosto de 1958, Fidel Velázquez, secretario general de la CTM, manifestó su preocupación respecto a la presencia de Vallejo. Sin hacer referencia de forma directa, justificó su intervención para advertir que se estaba atentado contra las instituciones nacionales y contra la herencia de la Revolución Mexicana.

La intervención de nuestra central en la política nacional, no es oficiosa, ni lleva la intención mezquina que le asignan sus enemigos. Nuestra intervención se efectúa en función de un compromiso solemne en condiciones de dignidad y decoro con el propósito de fortalecer las instituciones nacionales y con el mejor deseo de servir a la causa que representa la Revolución Mexicana, que es la misma que sostiene el proletariado.<sup>354</sup>

El proletariado mexicano debía continuar bajo la sombra de la Revolución Mexicana, declaró Fidel Velázquez, de lo contrario, tal como lo estaban llevando a cabo algunos líderes obreros sin "autoridad moral" se creaba el "caos y la anarquía" y se fortalecía la rebeldía ferrocarrilera.

Velázquez explicó que la depuración sindical obedece al "momento político electoral para la renovación de poderes; las fallas de algunas organizaciones sindicales; desconocimiento de los líderes por mala situación económica; la gran publicidad que se ha hecho a los agitadores y la simpatía y apoyo dado por partidos políticos de la oposición." No dio espacio para dar crédito al deseo genuino de los trabajadores, de rebelarse en contra de lo que considerado por más de una década una injusticia.

La opinión del líder de la CTM, permite interpretar el proceso electoral ferrocarrilero, como una manipulación, un episodio negativo para el transporte terrestre nacional y para el movimiento obrero en general. Pero a la luz de la presente investigación los resultados del proceso electoral fueron positivos para

---

<sup>354</sup> *Excélsior*, 1 de septiembre de 1958.

reconocer que la rebeldía ferrocarrilera tuvo diferentes momentos de triunfo, amparada en la legalidad y en el reconocimiento de la primera autoridad del país, en el Presidente.

Al finalizar el mes de agosto, Fidel Velázquez arremetió contra la nueva dirigencia sindical ferrocarrilera.

La maniobra parte de distintos puntos, pero con un solo objetivo: crear el caos y la anarquía en todos los aspectos de la vida nacional. No es una lucha intergremial y menos un pleito entre líderes, como falsamente ha querido aparecer, ni tampoco obedece a propósitos de depuración sindical porque los que figuran como cabecillas de esos movimientos carecen de autoridad moral para realizarla. Las incursiones obedecen a múltiples circunstancias: momento político electoral para la renovación de poderes; las fallas de algunas organizaciones sindicales; desconocimiento de los líderes por mala situación económica; la gran publicidad que se ha hecho a los agitadores y la simpatía y apoyo dado por partidos políticos de la oposición que, amargados por sus fracasos, tratan de arrojar leña a la hoguera.<sup>355</sup>

Fidel Velázquez no fue el único que manifestó su desaprobación sobre los líderes rebeldes. De forma específica los diputados ferrocarrileros del PRI, arremetieron en contra de Vallejo, de Ignacio Aguiñaga, de Manuel Moreno Cárdenas y de Heriberto Béjar, tocaron tres aspectos de la cultura política priista de la época: primero, la presencia y éxito de Vallejo lo relacionaron de forma inmediata con el Partido Comunista; segundo, explicaron que el PC ejerció el terror en contra de sus enemigos y tercero, era la clave del porque es tan nociva la presencia de Vallejo como máximo líder sindical, porque siguió con la ideología comunista para envenenar al gremio y generar la división entre los compañeros, acabando con los lazos de amistad y compañerismo.

Lamentablemente la llegada de Demetrio Vallejo a la secretaría general ha traído aparejada, en todas partes, la práctica de tácticas que usa el partido comunista para someter por terror a las personas que no le son adictas. Individuos adiestrados previamente recorren los centros de trabajo envenenando el sentimiento de los trabajadores y azuzándolos para que ataquen a sus propios compañeros (...) de manera que nunca más vuelvan a estrechar los lazos de amistad y compañerismo pues ello nulificaría el esfuerzo del PC que desarrolla actualmente en forma antipatriótica.<sup>356</sup>

---

<sup>355</sup> *Excélsior*, 1 de septiembre de 1958.

<sup>356</sup> *Excélsior*, 3 de septiembre de 1958.



El mensaje de Velázquez y de los diputados priistas no fue aceptado por Vallejo y les aclaró que habían desoído la exigencia presidencial del cese a las represalias, porque incrementaban la separación entre los trabajadores e incrementaba la lucha intergremial. Además, agregó que todo respondía a un interés particular, por parte de Luis Z. y David Bravo<sup>357</sup>, el de ocupar la gerencia general de FNM.

### **Conclusiones**

La rebeldía ferrocarrilera inició un proceso para lograr aumento salarial, que concluyó en fortalecimiento político frente a la posición ocupada por el charrismo sindical. Dicho proceso obligó al Presidente Adolfo Ruiz Cortines a que saliera a reconocerla y al mismo tiempo dejará el camino libre para buscar un cambio en el Comité Central del STFRM.

Al respecto, Demetrio Vallejo Martínez el líder histórico de la rebeldía ferrocarrilera en su lucha por aumento salarial, fue reconocido en una segunda etapa del mismo proceso como secretario general del STFRM. Esto provocó una recuperación de los principios éticos, perdidos desde 1948.

La rebeldía ferrocarrilera elaboró una compleja estrategia de lucha obrera, que sirvió para lograr un aumento salarial de \$215.00, para cada trabajador. La complejidad consistió en reorganizar a los ferrocarrileros a nivel nacional, convencerlos para apoyar los paros escalonados y sincronizar las acciones a nivel nacional, entre otras.

Roberto Amorós intentó combatir la rebeldía ferrocarrilera a partir de tres momentos fundamentales. Primero, mostró cierta apertura política y cordialidad. Segundo, solicitó el regreso de los trabajadores a sus fuentes de trabajo y pidió la suspensión de los paros escalonados. Tercero, solicitó la intervención de la fuerza pública y la aplicación de la represión. En los tres momentos fracasó.

La participación rebelde de las secciones sindicales 15, 16, 17, y 18, fue fundamental para los logros que obtuvo el movimiento ferrocarrilero. Se convirtieron en una amenaza para la autoridad sindical, por la empresa y para el

---

<sup>357</sup> *Excélsior*, 4 de septiembre de 1958.

gobierno de Ruiz Cortines. Fueron acusados de violar los principios fundamentales del Contrato Colectivo de Trabajo.

A pesar de la represión, durante los meses de julio-agosto, la rebeldía ferrocarrilera no cedió, no renunció a su lucha. Nuevamente Adolfo Ruiz Cortines intervino para dar una respuesta favorable, convocó a una elección democrática interna, para elegir al nuevo secretario general del Sindicato y al nuevo Comité Central.

Dicha situación obligó a que Salvador Quezada, recibiera la orden del Salomón González Blanco como secretario del Trabajo, para realizar un proceso de elección sindical interna. Fueron convocadas todas las secciones sindicales del país.

Los ferrocarrileros eligieron a Demetrio Vallejo Martínez como secretario general del sindicato. De forma masiva votaron y en una primera etapa se manifestaron a favor del líder histórico del movimiento. Las autoridades de la Secretaria de Trabajo no consideraron necesario realizar el conteo y la votación de todas secciones sindicales, porque con la primera muestra se dio a conocer el ganador de forma apabullante.

La rebeldía ferrocarrilera alcanzó una nueva etapa cuando su líder Demetrio Vallejo, fue elegido secretario general del STFRM. Sin embargo, dicho logró rebaso las fronteras sindicales, fueron los empresarios quienes manifestaron su desacuerdo y desaprobación. Hicieron ver que si se permitía dicha situación se generaría el caos y se fortalecía la "anarquía sindical. Por diversos medios de comunicación exigieron que el nuevo presidente Adolfo López Mateos los desconociera y no les apoyara.

Esos fueron los frentes que tuvo que enfrentar la nueva dirección sindical ferrocarrilera: la empresa de FNM, los empresarios, los diputados ferrocarrileros y la dirigencia de la CTM. Para solventar dicha situación buscó un acercamiento con el nuevo Presidente de la República.

## Capítulo VI.

### La rebeldía ferrocarrilera rasgó el control sindical

#### 1 Huelga de Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril de Yucatán, Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarril de Veracruz y Ferrocarril Mexicano

El 1 de diciembre de 1958, Adolfo López Mateos asumió la Presidencia de la República, nombró como gerente de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) a Benjamín Méndez y se reunió con el comité ejecutivo del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM). En el mismo mes, el Comité le presentó un estudio para mejorar las condiciones de la empresa.

El nuevo comité ejecutivo del STFRM no buscó limitar, reprimir o eliminar la rebeldía ferrocarrilera, por el contrario buscó dar solución a sus demandas laborales, tanto económicas y políticas. También se comprometió con las muestras de solidaridad proveniente de los diferentes sectores del movimiento obrero, como los petroleros, electricistas, maestros, telegrafistas, mineros, estudiantes, entre otros.

¿Quiénes integraron el nuevo comité ejecutivo del STFRM de 1958? El comité ejecutivo del STFRM, quedó constituido por Demetrio Vallejo Martínez, Secretario General, Gilberto Rojo Robles, Secretario General de Organización y Educación, J. Antonio Meza Antúnez, Secretario General Tesorero, Lauro Bonilla Guzmán, Secretario General de Ajustes por Oficinas, J. Trinidad Estrada Castillo, Secretario de Ajustes por Trenes, Jesús Rangel Maldonado, Secretario General de Ajustes por Alambre, Antonio Sánchez R., Secretario General de Ajustes por Talleres, José Mata Márquez, Secretario General de Ajustes por Vía, del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, y Lic. Enrique Santos Gaona, apoderado general del mismo.<sup>358</sup>

El sindicato consideraba que, para dejar de tener números rojos, la administración de Ferrocarriles debía aumentar las tarifas y dejar de cargar con el subsidio que otorgaba a compañías como las mineras, que eran explotadas por norteamericanos. Este subsidio, decían debía ser absorbido por la Secretaría de

---

<sup>358</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959.

Hacienda. También se pedía una versión de la organización administrativa de los ferrocarriles y la eliminación de puestos de confianza innecesarios.<sup>359</sup>

El nuevo comité ejecutivo realizó diferentes propuestas para mejorar el nivel económico y de servicio de la empresa, las cuales han sido analizadas años después por diferentes autores<sup>360</sup> entre ellos Gilberto Rojo, en su libro, *Yo acuso al Ministerio Público*, donde dejó ver la importancia y pertinencia de las mismas.

1] Revisar las tarifas de los Ferrocarriles Nacionales de México, sentando el precedente de que ningún producto debe transportarse con pérdida. 2] Cuando el gobierno federal crea necesario subsidiar el transporte de algún artículo la Secretaría de Hacienda cubriría la diferencia con la tarifa normal. 3] Eliminación de toda canonjía en materia de tarifas y reestructuración de la empresa hasta hacerla una entidad rentable. Formulación de una tabla de tarifas que, rigiéndose por el principio anotando en el párrafo 1, tome en cuenta que hay productos que pagan tarifas cercanas a su propio valor.<sup>361</sup>

La propuesta ferrocarrilera pretendió cambiar los problemas nacionales que padecía todo el sector. Cuatro meses fueron empleados para abordar dichos temas, desde diciembre hasta los últimos días de marzo de 1959.

El 5 de diciembre de 1958, Benjamín Méndez nuevo gerente de los FNM convocó a los trabajadores ferrocarrileros, para que “cooperen a resolver los graves problemas que encara la institución”. Hizo énfasis en que “el transporte por riel constituye el servicio público de más alta jerarquía nacional”. Agregó que “en nuestro patriotismo, disciplina y cumplimiento del deber, se finca el destino de los Ferrocarriles Nacionales”.<sup>362</sup>

El 11 de diciembre, el STFRM, emplazó a huelga, por falta de cumplimiento del Contrato Colectivo de Trabajo. En ese contexto Demetrio Vallejo, se presentó a saludar al nuevo gerente e intentó llegar a una conciliación; pero no lo logró. Vallejo argumentó que la empresa se encontraba de forma ilegal, porque no respetó los preceptos del contrato colectivo y exigió el 50% de aumento salarial.

Como parte del mismo problema, durante el mes de diciembre, el STFRM por medio de su comité ejecutivo debió afrontar la revisión del contrato colectivo de trabajo y hacer la solicitud de demandas económicas a la empresa de Ferrocarriles Nacionales. Es decir, se aproximaban días de intensa actividad política en el medio ferrocarrilero de todo el país, para solicitar las siguientes demandas económicas:

---

<sup>359</sup> Trejo Delarbre, Raúl. *Op. Cit.* p. 107.

<sup>360</sup> Aurora Loyo, Ricardo Pozas H., *Op. Cit.* p. 112.

<sup>361</sup> Rojo Robles, Gilberto, *Yo acuso al Ministerio Público*, Consejo Nacional Ferrocarrilero, México, 1962, p. 7

<sup>362</sup> *El Universal*, 5 de diciembre de 1958.

...pago del 16.6% sobre los \$215 de aumento (obtenidos en 1958); atención médica y medicinas para los familiares de los trabajadores; 10% como fondo de ahorro sobre todas las prestaciones; construcción de casa habitación o \$10.00 diarios por concepto de renta.<sup>363</sup>

Estos fueron los puntos del pliego petitorio del STFRM contenidos en el emplazamiento a huelga ante la empresa de Ferrocarriles Nacionales, que debían ser resueltos antes del 25 febrero, para evitar el paro de laboral.

En el mes de diciembre se abordó el tema de la necesidad de revisar los contratos colectivos de trabajo con las diversas empresas ferrocarrileras. Al respecto el testimonio de Miguel Ángel Velasco, dio cuenta del contexto político en que se presentó dicha demanda.

En diciembre de 1958, cuando ya había asumido la presidencia de la República el licenciado López Mateos, y en medio de una furiosa campaña anticomunista, en la que participaban desde la gran burguesía hasta los líderes de la CTM y de otras centrales obreras, sin faltar los agentes policiacos habilitados de “líderes obreros”, se planteó la revisión de los contratos colectivos de trabajo con las diversas empresas ferrocarrileras. De la multitud de problemas que debían resolverse para regularizar las relaciones entre empresas y trabajadores, el más importante era el de la revisión del contrato colectivo de trabajo en los Ferrocarriles Nacionales. Las demandas económicas planteadas por el Sindicato eran cuatro y en vista de que las pláticas de avenimiento no registraban progresos, se emplazó la huelga, que estallaría el 25 de febrero de 1959, si no se lograba antes un acuerdo.<sup>364</sup>

¿Por qué el gobierno de López Mateos reprimió a los ferrocarrileros? La fuerza política del movimiento ferrocarrilero, al iniciar el año de 1959, tuvo que enfrentar la violencia y represión del gobierno de Adolfo López Mateos. En el primer mes se agudizaron los ataques en contra del comité central del STFRM, en particular en contra de Demetrio Vallejo, se les acusó de “infiltrados”, de “representantes del comunismo internacional”, encargados de “desestabilizar al país”, entre otros. El encargado de orquestar los ataques fue Fidel Velázquez.

En enero de 1959, el secretario general de la CTM, Fidel Velázquez, alertaba contra “una campaña de los comunistas que pretenden apoderarse del movimiento obrero”, y pedía la “reorganización de las milicias obreras para impedir agresiones a la CTM”. Además, exhortaba al gobierno de López Mateos a no reconocer ninguna dirección sindical que no estuviera avalada por el comité nacional de la CTM.<sup>365</sup>

Los comunistas, advirtió Fidel Velázquez, eran la amenaza para el movimiento obrero. Debían ser combatidos por la CTM y convocó al gobierno de

---

<sup>363</sup> *Ibidem*. p. 107-108.

<sup>364</sup> Miguel Ángel Velasco, “Ferrocarriles y ferrocarrileros en México”, en *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales* 89, *Movimiento Obrero*. UNAM, julio-septiembre, México, 1977, p. 130-131.

<sup>365</sup> Trejo Delarbre, Raúl. *Op. Cit.* p. 108.

López Mateos a desconocer al Comité Central Ferrocarrilero, representado por Demetrio Vallejo.

El 18 de enero de 1959 se dio a conocer el emplazamiento a huelga en la empresa de Ferrocarriles Nacionales, para el día 25 de febrero a las 12 horas, en caso de que la empresa y ferrocarrileros no lleguen a un acuerdo. Fueron tres las peticiones fundamentales que presentó el comité ejecutivo:

- 1.- Aumento del 16.66 por ciento, en relación a los salarios que perciben actualmente los trabajadores del riel.
- 2.- Construcción de aproximadamente sesenta mil casas para igual número de empleados o, en su defecto, pago de renta en los lugares donde actualmente habitan.
- 3.- Establecimiento de un fondo de ahorro nacional del cual podrán disponer en todo momento los miembros del sindicato ferrocarrilero.<sup>366</sup>

Los encargados de llevar el documento de emplazamiento, ante la Junta Federal, fueron Roberto Gómez Godínez, presidente del Consejo General de Vigilancia y Mario Pavón Flores, quien lo depositó en la Oficina de Partes. Demetrio Vallejo no acudió por encontrarse en Puebla.

Se advirtió que Mario Pavón Flores será el representante legal de los ferrocarrileros. Declaró que no se han suspendido las pláticas con la empresa. Se le informó de manera inmediata a Benjamín Méndez por medio del actuario Enrique Acuña Rivas de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, de la solicitud de los ferrocarrileros.

A partir del documento entregado, se inició la programación para la primera audiencia oficial entre las dos partes en conflicto. La fecha se programó para el día 19 de enero a las 11 horas por el Grupo Especial No 2 de la Junta.

Motivo de lo anterior se incrementaron los ataques en contra de Demetrio Vallejo y al comité ejecutivo. En la estación de Nonoalco se mencionó de la existencia de un “plan para realizar actos de tortuguismo en el sistema”. La situación era clara, si las pláticas no son favorables para los demandantes, entonces se pondrá en marcha dicho plan, retrasando trenes, para desquiciar el tráfico de convoyes. En el caso del Ferrocarril del Pacífico<sup>367</sup> comenzaron los sabotajes. También forma parte del plan el dejar estacionados los trenes, para que los alimentos se echen a perder.

---

<sup>366</sup> *Excélsior*, 18 de enero de 1959.

<sup>367</sup> En el Ferrocarril Pacífico se llegan a manejar hasta doce mil refrigeradores propiedad del Southern Pacific... *Excélsior*, 9 de diciembre 1958.

Demetrio Vallejo en un mitin en el Colegio Benavente, en Puebla, ante 3,000 ferrocarrileros hizo referencia a las pláticas que sostuvo con la empresa, para la revisión del contrato colectivo de trabajo. Aseguró que existe unidad en el gremio. Confirmó el derecho de huelga al que tienen los trabajadores y espera que sea respetado por la Presidencia de la República, la cual tiene información puntual del movimiento. Reafirmó que si para el día 25 no han sido atendidas las demandas ferrocarrileras entonces habrá huelga. Hubo adhesiones a los ferrocarrileros, por parte de la Frente Revolucionario de Obreros de México (FROM).

El 20 de enero, ante Andrés Méndez Gay, funcionario conciliador de la Secretaría del Trabajo se presentaron los representantes de la empresa de los FNM y del STFRM. El 21 de enero, iniciaron las pláticas de revisión de contrato colectivo de trabajo. Las actividades empezaron a las 11 horas, pero antes de dar inicio ambas comisiones tuvieron una entrevista con el Subsecretario del Trabajo, Julio Santos Coy, para exhortarlos a que se llegue a un acuerdo entre las dos partes bajo los auspicios de una nueva conciliación. Las pláticas fueron cordiales, se efectuaron por la mañana y tarde hasta el día 25, con el propósito de firmar el convenio y evitar la huelga.

El 24 de enero, el gobierno puso mano dura en contra de las brigadas de choque de Demetrio Vallejo y amenazó con reprimir todas las futuras actividades de “desmanes”. La Policía Judicial del Distrito detuvo a diez y los remitió a la Cárcel Preventiva de la Ciudad de México, fueron acusados de delitos de lesiones, de daño en propiedad ajena, de amenazas y de robo. Fueron encarcelados y consignados ante el Juez Eulalio Aguirre Bárcena 12° de lo Penal. Acusados por el Mayordomo de Auxiliares de los Talleres de Nonoalco, Mariano Balderas ante el agente del Ministerio Público Flavio Sosa Vargas.

Los detenidos fueron: José de Jesús Martínez Ríos, Pedro Alcalá Sánchez, Rodolfo Canseco Torres, Pedro Torres Esquivel, Francisco Sánchez Jiménez, Francisco Carballo Sandoval, Roberto Rodríguez Salazar, Gonzalo Martínez Salazar, Carlos Lang Islas y Mateo Elizarriturri de la Vega.<sup>368</sup>

Se dijo que las brigadas de choque de Demetrio Vallejo actuaron de forma violenta en contra de sus compañeros, desde la huelga que le permitió llegar a la secretaria general. Los actos que han llevado a cabo contra los que no apoyaron los paros fueron echarles chapopote, golpearlos, quemar sus automóviles como fue el caso contra Marciano Balderas, en la esquina de Lerdo y Nonoalco. Fernando Romero Hernández Director de la Policía Judicial del Distrito y

---

<sup>368</sup> *El Universal*, 24 de enero de 1959.

Demóstenes Núñez Olvera primer comandante, al frente de un grupo de detectives localizaron y aprehendieron a los acusados de las brigadas de choque.

El 28 de enero, la violencia y represión se incrementó, el Juez Eugenio Aguirre Bárcena declaró formalmente presos a seis ferrocarrileros. Los delitos cometidos son “daño en propiedad ajena, amenazas, robo y golpes simples”. Se rumora orden de aprehensión en contra de Demetrio Vallejo por reconocerlo como autor intelectual de los hechos.

Los ferrocarrileros que fueron declarados formalmente presos son: Carlos Lang Islas, J. Jesús Martínez Ríos, Pedro Alcalá Sánchez, Roberto Rodríguez Salazar, saliendo en libertad por falta de méritos Rodolfo Canseco Torres, Pedro Torres Esquivel, Francisco Carballo Sandoval y Mateo Elizarriturri de la Vega.<sup>369</sup>

Los seis trabajadores formalmente presos no alcanzaron libertad provisional bajo fianza. Fueron acusados del “delito de daño en propiedad ajena que se castiga con cuatro a diez años de prisión y además se les acumula las penas correspondientes a los delitos de lesiones y amenazas”.

El 1 de febrero de 1959, se dio a conocer que el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros tiene todo el derecho<sup>370</sup> para realizar la huelga, pero debido al ambiente que existe en el sentido de conciliación y comprensión, es probable que no se lleve a cabo. Sin embargo, se aclaró en la nota del periódico *Excélsior*, que no habían llegado a los puntos sobre las casas para los trabajadores y al aumento del 16.66 por ciento sobre los \$215.00 pesos obtenidos a fines del sexenio pasado.

¿Qué anomalías detectó Vallejo como secretario del STFRM? El 14 de febrero salió a relucir el problema de los puestos de confianza, el número se incrementó desde los años de Roberto Amorós. Se señaló que el 30 por ciento del personal de confianza existente en 1958 ingresó durante su gestión. 600 empleados conformaron el personal de confianza. El sueldo de los pistoleros y de los diputados ferrocarrileros que cobraban sin trabajar, fue presentado como un mal para la economía de la empresa.

---

<sup>369</sup> *El Universal*, 28 de enero de 1959.

<sup>370</sup> *Excélsior*, 1 de febrero de 1959.



Al terminar la gestión amorosista, los empleados de confianza eran 1,973. Departamentos enteros, como el de “Control de la Propiedad Física” existen y causan erogación sin que rindan servicio positivo alguno. Este departamento –con 48 puestos y \$873,700.00 anuales de presupuesto para sueldos- fue creado exclusivamente para favorecer a David Vargas Bravo, traidor ex dirigente impuesto por el licenciado Miguel Alemán.<sup>371</sup>

La suma total del dinero empleado para pagar los sueldos de confianza fue de \$58,530,027.36 en 1958. Era tan alto el dinero destinado para esa área que López Mateos decidió cancelar 459 puestos, destinados para “aviadores”. A pesar de lo poco productivo, Benjamín Méndez no eliminó 686 puestos de confianza. Dos espacios fueron conservados, primero el de la Policía Especial de los Ferrocarriles considerada por los mismos trabajadores como una cueva de “asesinos y ladrones”, que era ocupada por 139 lugares. Segundo, el departamento de Vargas Bravo. El comité ejecutivo calculó que si se eliminaban dichos puestos, la empresa ahorraría doce millones de pesos anuales.<sup>372</sup>

El 15 de febrero, el comité ejecutivo del STFRM publicó un desplegado donde propuso mejorar la situación económica de la empresa de FNM. El cual no fue del todo bien recibido por los intereses creados al interior de la empresa.

1] Supresión de los 868 puestos de confianza, incluidos la policía especial y el departamento de Vargas Bravo. 2] Eliminación de las consolidadoras de flete y documentadoras de express y establecimiento de oficinas recolectoras y de distribución de flete. 3] Eliminación de toda erogación que haga la empresa por concepto de sostenimiento de camarillas y grupos sindicales. 4] Supresión de toda propaganda que no sea verdaderamente indispensable. Estricto control y comprobación de los contratos que otorga la empresa.<sup>373</sup>

El problema de los puestos de confianza, fueron parte de la necesidad de cambiar la distribución de los gastos económicos de la empresa, para hacerla más productiva. Dicha propuesta estuvo inmersa en el problema general del emplazamiento a huelga, programada para el día 25 de febrero. También existieron rumores desalentadores como una supuesta conspiración en contra de Demetrio Vallejo, programada para el día 26 de febrero. El plan era de Roberto Gómez Godínez, Taydes Valdez, Miguel Serrano, Aurelio Muñiz y Primitivo Bezoy.

---

<sup>371</sup> *Excélsior*, 14 de febrero de 1959.

<sup>372</sup> *Excélsior*, 14 de febrero de 1959.

<sup>373</sup> *Excélsior*, 14 de febrero de 1959.

El actor intelectual se llegó a decir que fue Guillermo Haaz, por haber sido destituido en la VI Convención.

Mientras tanto, la organización de la huelga continuó su propio ritmo, Vallejo la difundió a través de volantes.

El 25 de febrero es la fecha en que el gremio ferrocarrilero pondrá a prueba la capacidad de sus fuerza y de su unidad: está de por medio la conquista de prestaciones sociales que han de colocarnos al nivel de los trabajadores de otras industrias que ya las disfrutan. Ya lo hemos dicho y lo volveremos a repetir que en las peticiones contenidas en el proyecto de contrato que estamos discutiendo, no solicitamos nada, absolutamente nada que no estemos en posibilidad de probar que nos lo puede otorgar la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales.<sup>374</sup>

El comité ejecutivo consideró que las peticiones elaboradas no eran imposibles de otorgar por parte de la empresa. Agregaron que otras industrias menos importantes ya contaban en sus contratos de trabajo con esas peticiones.

Por otra parte, las secciones sindicales del interior de la república, estaban atentas al proceso de emplazamiento a huelga. ¿Quiénes apoyaron el emplazamiento a huelga del 25 de febrero de 1959? En Aguascalientes, el 20 de febrero, se dijo que cinco mil ferrocarrileros estaban listos para ir a la huelga el miércoles 25 de febrero. De forma similar, en Oaxaca, los ferrocarrileros de la sección 13, con sede Matías Romero, nombraron el comité de huelga.

Mientras tanto, Vallejo dio a conocer que todo apuntaba hacia la huelga, 60 mil trabajadores dejarían de laborar a partir del día 25 febrero a las 12 hrs. El panorama se complicó aún más, porque el Ferrocarril de Chihuahua prometió suspender labores el 3 de marzo y el Ferrocarril del Pacífico el día 26. Los motivos son, para el primero revisión del contrato colectivo y el segundo por violaciones al contrato colectivo.

El 20 de febrero, el STFRM se mantuvo con la solicitud de un aumento del 16.66 por ciento en los salarios; pago de renta en las casas habitación que ocupan sus trabajadores o construcción de multifamiliares; de las mismas o de multifamiliares; jornadas de trabajo de 42 horas a la semana; salario íntegro al

---

<sup>374</sup> *Excélsior*, 18 de febrero de 1959.

jubilarse después de 35 años de servicio, por último se hizo énfasis en la desaparición de la cláusula 180 del contrato colectivo, porque la gerencia podía llevar a cabo reajustes de personal o de salarios, así como crear o suprimir nuevas áreas.<sup>375</sup>

El 24 de febrero, se dieron a conocer nuevamente las demandas sindicales para la revisión del contrato colectivo.

Pago del 16.66% sobre los 215 pesos de aumento. Atención médica y medicinas para los familiares de los trabajadores. 10% como fondo de ahorro sobre todas las prestaciones. Construcción de casas habitación a 10 pesos diarios por concepto de renta.<sup>376</sup>

El 25 de febrero, como no se llegó a ningún acuerdo entre la empresa y el STFRM, las banderas rojinegras fueron instaladas en diferentes centros de trabajo a nivel nacional. La huelga fue un reclamo de inconformidad a nivel nacional.

La campaña contra el sindicato también arreciaba. La mañana del 25, el STFRM responde a las acusaciones y reitera su voluntad de colocar las banderas de huelga: "lo que llaman conjura roja, declara, es el apoyo solidario de los trabajadores de todo el país a las luchas de los ferrocarrileros, lo que temen (los dirigentes espurios) es a que con nuestra lucha los trabajadores abran más los ojos y se consolide su disposición de reconquistar sus sindicatos. Planteamos dentro de los términos de la Constitución nuestro problema y dentro de la Constitución nos mantendremos luchando por los derechos que ella nos concede."<sup>377</sup>

El 25 febrero, a pesar de la adversidad 56,000 ferrocarrileros de todo el país, se manifiestan a favor de la huelga. En las secciones locales fueron colocadas las banderas rojinegras, se hizo uso del derecho a huelga, como lo marca la Constitución. Sin embargo, la respuesta del estado mexicano fue que no se cumplieron todos los requisitos para hacer legal el emplazamiento.

... la Junta Federal Conciliación y Arbitraje declara inexistente la huelga porque el sindicato no había presentado ante ese organismo las cédulas de votación individual con las que, pretendidamente, los trabajadores debían dar sus

---

<sup>375</sup> *Excelsior*, 20 de febrero de 1959.

<sup>376</sup> *Excelsior*, 24 de febrero de 1959.

<sup>377</sup> Trejo Delarbre, Raúl. "Los Trabajadores y el Gobierno de Adolfo López Mateos", en *La Clase Obrera en la historia de México, de Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos (1952-1964)*, UNAM, México, 1996, p. 111.

aprobación al emplazamiento. Éste era un requisito establecido en los estatutos del sindicato, pero no en la Ley Federal del Trabajo, por lo cual la intervención oficial era, para la dirección del STFRM ilegal.<sup>378</sup>

El 26 de febrero de 1959, se firmó el convenio que dio fin a la huelga por la revisión del contrato entre la empresa de los FNM y el STFRM<sup>379</sup>. El pacto sorprendió, porque fue un acuerdo que nadie esperaba, “cuando todo mundo pensaba que la dirección del sindicato continuaría firme hasta lograr todo lo que se había propuesto.”<sup>380</sup>

De acuerdo con el análisis de Ilán Semo, la firma del pacto entre la empresa y el sindicato se debió a que los dirigentes de los trabajadores del Ferrocarril del Pacífico no se sumaron a la huelga el 25 de febrero de 1959. El emplazamiento a huelga del Ferrocarril del Pacífico será analizado más adelante.

...un día antes habían firmado un convenio con la empresa prorrogando el plazo de su movimiento. Para Demetrio Vallejo y Valentín Campa, la prórroga pedida por los trabajadores del ferrocarril del Pacífico no fue un grave error, sino una provocación. “Si no fuera por este error, o traición, era muy probable que los problemas del 16.66 por ciento hubieran quedado resueltos al firmarse el convenio del 26 febrero de 1959, que dio fin a la huelga por la revisión de contratos en la empresa de los ferrocarriles nacionales. El aplazamiento dejó latente el problema que obligó a los trabajadores de ésta [la empresa Ferrocarriles Nacionales de México], a decretar los pasos de solidaridad en marzo del mismo año”.<sup>381</sup>

El 22 de enero, Ferrocarrileros Unidos de Yucatán, por medio de su Comité Ejecutivo del STFRM, la Sección 37 emplazó a huelga, demandan 50% de aumento en los salarios. Están conformados por cuatro divisiones la Norte, Sur, Oeste y Mérida. Hicieron un emplazamiento para el día 10 de enero, pero concedieron una prórroga hasta el 27 del mismo mes. Los líderes de la Sección

---

<sup>378</sup> Trejo Delarbre, Raúl. “Los Trabajadores y el Gobierno de Adolfo López Mateos”, en *La Clase Obrera en la historia de México, de Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos (1952-1964)*, UNAM, México, 1996, p. 112.

<sup>379</sup> Aurora Loyo, Ricardo Pozas H., “La crisis política de 1958 (notas en torno a los mecanismos de control ejercidos por el estado mexicano sobre la clase obrera organizada)”, en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales* 89, Movimiento Obrero, UNAM, México, Julio-Septiembre, 1977, p. 113.

<sup>380</sup> Antonio Alonso, *El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959*, ERA, México, 1983, p. 146.

<sup>381</sup> Ilán Semo, *El ocaso de los mitos 1958-1968*, en Enrique Semo, *México un Pueblo en la Historia*, Alianza Editorial, número 6, México, 1989, p. 57.

37, Manuel I. Leal Méndez y Juan de Dios Reyes reconocieron que la intervención de Demetrio Vallejo acabó con la corrupción sindical. Agregaron que los trabajadores de esta sección son los que menos ganan de todo el gremio.

La huelga de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, se anunció el lunes 2 de febrero y estallaría el 3 febrero, a las 12 horas. Debido a que no se llegó a ningún arreglo con la empresa en la solicitud del 50 por ciento de aumento en los salarios<sup>382</sup>.

El 3 de febrero se aplicó el artículo 267 de la Ley Federal de Trabajo, para declarar inexistente la huelga en el movimiento ferrocarrilero del estado de Yucatán. A través del Grupo especial 2, la Junta Federal señaló que no se habían presentado los representantes de la Sección 35 del Sindicato de Ferrocarrileros a comparecer, como lo señala la ley, a pesar de que fueron citados con anticipación.

...en la Junta Federal de Conciliación se dijo que en el caso de que los ferroviarios lleven al cabo la huelga, ésta se declarará inexistente, en virtud de que el 30 de enero no compareció la representación sindical y los representantes de la empresa de acuerdo con lo que previene la Ley Federal del Trabajo, solicitaron a las autoridades se archive el expediente.<sup>383</sup>

La Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, declaró por concluida la huelga, siguiendo la exigencia de los empresarios y lo dejó asentado en el expediente relativo con fecha 20 de diciembre de 1958.

La débil respuesta de Demetrio Vallejo hacia la junta fue la siguiente, “que los actuarios de la misma notifiquen con fecha 2 del actual el emplazamiento de huelga contra la misma empresa a fin de que el día 12, si no hay arreglo se declare la huelga.”<sup>384</sup> En esencia, la respuesta del estado mexicano fue que no se cumplieron con todos los requisitos para hacer legal el emplazamiento.

## **2. La reincorporación de los comunistas al STFRM**

El 3 de febrero se procesó a los ferrocarrileros, por los hechos delictuosos ocurridos el día 16 enero afuera del local del STFRM, por “daño en propiedad ajena y amenazas”. Hubo algunos heridos y algunos automóviles afectados. Los

---

<sup>382</sup> *Excélsior*, primera plana, 2 de febrero de 1959.

<sup>383</sup> *Excélsior*, 5-A, 3 de febrero de 1959.

<sup>384</sup> *Excélsior*, 27-A, 4 de febrero de 1959.

procesados fueron: Rodolfo Canseco Torres, Pedro Alcalá Sánchez, Francisco Carballo Sandoval, Jesús Martínez Ríos, Roberto Rodríguez, Francisco Sánchez, González Martínez, entre otros.

El 9 de febrero de 1959, por si fuera poco, en medio de la efervescencia política ferrocarrilera por los emplazamientos a huelga, se dio a conocer un dato que levantó polémica, dividió al gremio y abrió el camino para todas las críticas posibles en contra del comité ejecutivo del sindicato. Fueron readmitidos a las filas del STFRM el líder comunista Valentín Campa, junto con María Teresa Carrasco, Rafael Ocampo Blanco, Alejandro Pérez Enríquez, Luciano Cedillo Vázquez, Rogelio Flores Zaragoza, Ana María Donis de Pérez, María Elena Velázquez Camarena, Graciela Tello Hernández, José Ledesma Pérez, Elías Terán Gómez, Juan Colín Padilla, Efrén Pérez Yáñez, Federico Uribe Sánchez, José Carrillo García, J. Trinidad Aguilar Vega, J. Jesús Topete Godínez, Miguel Carrasco, Manuel Díaz Velasco, Julio Izquierdo Zúñiga, Rafael Romero Martínez, Nicolás S. Araujo, J. Encarnación Contreras, Jesús Buenrostro Moreno, Alejandro Bello Sánchez y Daniel García Talavera. Por acuerdo de la VI Gran Convención se les restituyeron sus derechos sindicales, perdidos desde 1948, amparados en el acuerdo 105, con fecha 12 de enero de 1959.

El 10 de febrero, la reacción no tardó mucho se habló de la reincorporación de Valentín Campa, Luis Gómez Z., entre otros, a las filas del STFRM, no todos los ferrocarrileros la aceptaron de buena forma. Fue polémica la situación, Hugo Ponce de León declaró que fue un acuerdo tomado en la VI asamblea ordinaria. Algunos inconformes le rebatieron que “a la larga tal medida lesionará los intereses de los agremiados”.

Ponce de León<sup>385</sup>, vocero oficial del STFRM, argumentó que fueron reinstalados Valentín Campa y demás compañeros, pero no ocuparan sus antiguos puestos en el Sindicato. El 11 de febrero, Benjamín Méndez hizo referencia a la readmisión de Campa, basándose en la Ley: “El mismo contrato colectivo de trabajo establece que un trabajador que ha sido liquidado, no puede

---

<sup>385</sup> *Excelsior*, 10 de febrero de 1959.

ser readmitido bajo ningún concepto nuevamente en el servicio de los Nacionales”.<sup>386</sup>

Raúl Villanueva, dirigente del Partido Político Nacional Ferrocarrilero, criticó la reincorporación de Campa:

A más de tres millones de pesos asciende las indemnizaciones que los Ferrocarriles Nacionales entregaron a 89 agitadores rojos corridos del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana en el año de 1948, y agregó que Valentín Campa recibió \$225,000.00; Alejandro Pérez Enríquez y José Ledesma Pérez, cerca de \$100,000.00 cada uno y el que menos recibió fue Ángel Rodríguez a quien le dieron únicamente \$32,000.00.<sup>387</sup>

También Guillermo Haaz Rodríguez y César Márquez, dieron a conocer su postura crítica, al afirmar que la VI Convención no fue la que acordó el reingreso de Valentín Campa y 25 ferrocarrileros más. Argumentaron que “Vallejo desde el mes de septiembre lo dictó, burlando a los miembros de la organización a que pertenece y literalmente agregó Haaz: “Sin ninguna autorización de ningún cuerpo ejecutivo, Demetrio Vallejo gestionó el 29 de septiembre de 1958 ante el licenciado Jorge Sánchez Curiel, jefe del Departamento de Personal la reinstalación de Campa y socios.”

Agregó que “en junta unida del Cuerpo General de Ajustes en la que estuve presente y que se llevó a cabo el 23 de octubre de 1958 en sus acuerdo número 75/958, se dio cumplimiento al acuerdo 105 de la VI Convención General Extraordinaria pero no se mencionó la reinstalación a favor de los Trabajadores que Vallejo pidió a los Ferrocarrileros Nacionales; por su cuenta, con fecha 29 de septiembre de 1958 y según el mismo acuerdo 75/958 se pide la reinstalación de todos los compañeros de Campa corridos por el “charrismo” en ese año de 1948, pero con salarios caídos para todos”.<sup>388</sup>

El diputado ferrocarrilero Manuel Moreno Cárdenas, se sumó a la ola de críticas, argumentó que sería un fraude si el gerente general de Ferrocarriles acepta el regreso de Valentín Campa y sus compañeros. Agregó que acabaría con la confianza que depositó en él el Presidente de la República, Adolfo López Mateos.

---

<sup>386</sup> *Excélsior*, 11 de febrero de 1959.

<sup>387</sup> *Excélsior*, 11 de febrero de 1959.

<sup>388</sup> *Excélsior*, 11 de febrero de 1959.

El 12 de febrero, Demetrio Vallejo manifestó su desacuerdo ante la opinión de Benjamín Méndez, respecto del caso de Valentín Campa, dio a conocer que seguía haciendo las gestiones pertinentes, para recuperar sus derechos sindicales, argumentó que “no se les indemnizó adecuadamente en 1948 a Campa y a los demás dirigentes.”

Por lo declaro por los diputados ferrocarrileros Ignacio Aguiñaga y Manuel Moreno Cárdenas, les acusó Vallejo de haber hecho uso de los fondos de la organización sindical para sus campañas y se les consignará ante la Procuraduría del Distrito Federal. De igual forma David Vargas ex secretario general del STFRM, señaló que Campa recibió una fuerte cantidad de indemnización de la administración de los Ferrocarriles Nacionales. Y agregó que si se acepta su regreso pone al sindicato al margen de la ley, pues ya perdió su categoría de trabajador.

### **3. El mitin monstruo**

¿Qué impacto tuvo el Mitin Monstruo en la cultura obrera? El Mitin Monstruo demostró en su organización, aceptación y apoyo nacional, la fuerza que conservaba la rebeldía ferrocarrilera durante los primeros meses de 1959. Razón fundamental por la cual el movimiento ferrocarrilero recibió una brutal represión en los meses siguientes.

El día 21 de febrero de 1958, se programó la realización del Mitin Monstruo, con la finalidad de presionar a la empresa de los ferrocarriles, para buscar la unidad de los trabajadores y su solidaridad con el movimiento ferrocarrilero a realizarse en el Zócalo. Fue convocado por las cuatro secciones sindicales del STFRM de la Ciudad de México. Los objetivos fueron: “Por la justa revisión del Contrato de Trabajo de los Ferrocarrileros”; “Por el respeto al derecho constitucional de huelga”; “Por mejores condiciones de vida para los obreros y el pueblo en general”; “Por la libertad de los ferrocarrileros presos”; “Por una política patriótica en el manejo de las empresas ferroviarias y por la solidaridad y ayuda mutua entre todos los trabajadores”.



Sin embargo, el proceso de organización y la prohibición para su realización permitieron conocer gran parte de la cultura política del gobierno de finales de la quinta década. El 21 de febrero, Demetrio Vallejo<sup>389</sup> como secretario general del STFRM, no solicitó el permiso reglamentario con 48 horas de anticipación, para el mitin monstruo. Y el general Luis Cueto Ramírez jefe de la Policía Preventiva del Distrito Federal, advirtió que la policía a sus órdenes tenía que impedir la manifestación anunciada si no se exhibía el permiso correspondiente.

Vallejo argumentó que la Constitución establece la libertad de reunión; y la autoridad explicó lo siguiente:

El Reglamento de la Policía Preventiva del Distrito Federal, de 12 noviembre de 1941, basada en las anteriores consideraciones, prohíbe manifestaciones, mítines y otros actos cuyos autores o participantes carecen de licencia municipal y que provoquen suspensión del tránsito de vehículos, entorpeciendo la circulación o lesión al libre comercio. Autoriza la ley a la policía para disolver cualquiera manifestación que carezca de los requisitos apuntados.<sup>390</sup>

Al final, el Reglamento de la Policía fue el que se impuso y el que impidió la realización del Mitin Monstruo. Dicha actividad, estuvo programada para que partiera de la Avenida Hidalgo hacia el Zócalo y tuvo como antecedentes múltiples mítines<sup>391</sup>. De los más destacados fueron los organizados en las estaciones de Pantaco, la Terminal del Valle de México, Nonoalco, los Talleres de San Lázaro y en la Glorieta de Peralvillo. Además de los efectuados en las Secciones 34 y 35 de los petroleros; los maestros de la Sección IX de Othón Salazar; los trabajadores del Sindicato Mexicano de Electricistas; los trabajadores de huleros de la Goodrich Euzkadi; y otros grupos más.

El 22 de febrero se informó a través de los medios impresos de la orden de última hora dada por Demetrio Vallejo, para suspender la realización de la marcha ferrocarrilera. De los patios de la estación de Buenavista iniciaría la marcha, a las 14.00 horas, rumbo a la Avenida Insurgentes Norte, para llegar a la Plaza de la

---

<sup>389</sup> Los diputados ferrocarrileros Manuel Moreno Cárdenas, Heriberto Béjar e Ignacio Aguiñaga “acusaron a Vallejo de ser agente del comunismo internacional y traidor a la patria.” Antonio Alonso, *El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959*, ERA, México, 1983, p. 141.

<sup>390</sup> *Excélsior*, 21 de febrero de 1959.

<sup>391</sup> Francisco Santoyo, secretario de la Comisión de Fiscalización y Vigilancia de la Sección 16, organizó ayer un mitin en la Terminal del Valle de México, al cual asistieron aproximadamente quinientos trabajadores. Convocó a los trabajadores para que asistan con sus mujeres y niños a la manifestación. Y con los pantalones bien fajados. Los petroleros de “Los Chimales” encabezados por Ignacio Hernández Alcalá, de la Sección 35 señalaron que han firmado un pacto de ayuda mutua con los ferrocarrileros de las Secciones 15, 16, 17 y 18. *Excélsior*, 22 de febrero de 1959.

Constitución y realizar el Mitin Monstruo; pero el bloqueó de la Policía del Distrito Federal imposibilitó dicho acto.

A las 12:35 hicieron su entrada a Buenavista los elementos de la Sección 15, y tras ellos, a las 12:42, llegaron los hombres de Pantaco (Estación Terminal del Valle de México), a pie y a bordo de máquinas de Ferrocarril, sin vagones, sobre las que ellos arribaron como en los tiempos de la Revolución, cantando “La Rielera” y lanzando vivas a Vallejo, a Otón Salazar y a otros líderes rojos, los mismo que “mueras” a las autoridades y a todos los que son adversos en su actual movimiento.<sup>392</sup>

Existió un ambiente festivo en la marcha de apoyo al movimiento ferrocarrilero. La cultura se manifestó en dicho acto, pero la presencia de la policía interrumpió las actividades programadas. Al darse cuenta los manifestantes que era imposible y poco prudente llevar a cabo la marcha y la realización del mitin monstruo, organizaron un mitin menor, donde participaron: Demetrio Vallejo, Otón Salazar, Ignacio Hernández Alcalá, David Alfaro Siqueiros, Dionisio Encina y otros personajes del Partido Comunista. Lanzaron múltiples ataques en contra del Gobierno. Aproximadamente, hubo 2 mil asistentes entre ferrocarrileros, maestros, petroleros, etc. El mayor Armando Robles Erazo, al mando de seis camiones cargados de soldados del 48 batallón de Infantería, hizo acto de presencia en el lugar.

Sin embargo, en provincia hubo otro clima de política ferrocarrilera, se lograron llevar a cabo diferentes actividades de apoyo, como fueron las marchas y mítines. Fue emblemático el caso de Aguascalientes.

...21 de febrero de 1959.- Cerca de cinco mil trabajadores, entre ferrocarrileros, electricistas, campesinos, telefonistas, estudiantes y representantes de otros sectores tomaron parte en la gran manifestación que los ferrocarrileros celebraron en esta ciudad.<sup>393</sup>

La manifestación en Aguascalientes sirvió para dar a conocer los objetivos de la huelga: que la revisión del contrato de trabajo debía ser justa; el derecho constitucional a la huelga debía ser respetada por las autoridades; los trabajadores y el pueblo en general tenían derecho a mejores condiciones de vida y exigieron la libertad de los ferrocarrileros que se encontraban presos.

En Apizaco, Tlaxcala, se realizó una concurrida manifestación, iniciada a las 12:30 horas recorrió las calles de la población en apoyo de la huelga que posiblemente sea decretada contra la empresa por los ferrocarrileros. El mitin se

---

<sup>392</sup> *Excélsior*, 22 de febrero de 1959.

<sup>393</sup> *Excélsior*, 22 de febrero de 1959.

realizó en la Sección 3, donde a través de un telegrama de Demetrio Vallejo se informó de la actividad de la policía en el D. F., para bloquear el edificio sindical e impedir la realización del Mitin Monstruo.

El 21 de febrero, en el estado de Puebla, los ferrocarrileros de la sección 21 paralizaron los servicios en los talleres, se manifestaron por las calles de la ciudad e hicieron uso de la palabra varios oradores frente al Palacio de Gobierno, explicaron los motivos de la huelga y elogiaron a las autoridades locales. A diferencia de la Capital, las autoridades locales dieron facilidades para realizar dicho acto. A partir de las once de la mañana hubo oradores y cientos de cartelones con leyendas, y vivas a Vallejo, para elogiar el acuerdo de ir a la huelga si no aceptaban sus exigencias.

#### **4. Huelga en el Ferrocarril del Pacífico**

Las marchas y mítines tuvieron el objetivo de apoyar los emplazamientos a huelga y presionar a la empresa de FNM. Desde en enero de 1959, el STFRM recibió un comunicado dirigido a su secretario general Demetrio Vallejo Martínez, emitió por la sección 8 y firmado por Eliseo D. Hermosillo, secretario local de organización educación y propaganda, para informar respecto de la situación de los trabajadores en la empresa del Ferrocarril del Pacífico.

El primer punto que destaca el documento hizo referencia:

Para ustedes no es desconocido de los ataques que por medio de la prensa del Estado y de la Capital ha sido objeto nuestra Organización por la Empresa del Ferrocarril del Pacífico incitando a los miembros de nuestra Organización para que desobedezca las instrucciones de los Representantes Locales y Generales que dicten para la defensa de nuestros intereses violando con esto la Empresa del Ferrocarril del Pacífico el Art. 112 de la Ley Federal del Trabajo, los contratos colectivos y estatutos que rigen a nuestra Organización provocaciones que han traído el descontento general de los Trabajadores Ferrocarrileros...<sup>394</sup>

---

<sup>394</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 23 de enero de 1959. Firman el documento Eliseo D. Hermosillo, secretario local de organización educación y propaganda. Héctor F. Maldonado, secretario local, Jesús R. Gómez, presidente local de vigilancia y fiscalización.

En la empresa del Ferrocarril del Pacífico, creció la rebeldía ferrocarrilera debido a que los trabajadores señalaron que se violaron sistemáticamente los contratos y estatutos internos de los ferrocarrileros y también los de la Ley Federal del Trabajo, dicha situación generó malestar en el gremio y se mantuvo por lo menos desde 1948.

La rebeldía ferrocarrilera encontró otra justificación en lo ocurrido en la sección 8, cuando se dieron a conocer a la opinión pública la separación de ciento treinta y dos ferrocarrileros de forma injustificada, del servicio de la empresa, por negarse a ejecutar labores que no les correspondía de acuerdo a lo señalado en su contrato colectivo de trabajo.<sup>395</sup>

Hubo consenso en que la situación dominante en el Ferrocarril del Pacífico, existía violación a los contratos de trabajo y a la Ley Federal de Trabajo, consideraron que no debía ser tolerada por más tiempo, por ello fue anunciada desde los primeros días del primer mes del año de 1959, una huelga para cambiar la situación laboral que tanto perjudicó la economía y la política de los ferrocarrileros.

El 13 de febrero, los trabajadores de la sección sindical 33, dieron una semblanza general de las condiciones laborales que padecían y de las condiciones físicas en que se encontraba la empresa del Ferrocarril del Pacífico.

Conociendo el F.C. del Pacífico que el deseo de todos sus trabajadores es que la propiedad se mejore, ante el desastre que dejó la empresa norteamericana, que sólo se preocupó por obtener las mayores ganancias, sin importarle siquiera su conservación, ha querido aprovecharse audaz e insidiosamente para imponernos sacrificios y vejaciones pretendiendo culparnos del mal estado del ferrocarril cuando la propia Empresa es la responsable, por su pésima administración y otras causas, de que la vía este en lamentables condiciones para explotación y de que se carezca del necesario equipo rodante y de la indispensable maquinaria para los talleres locales y generales del Sistema.<sup>396</sup>

---

<sup>395</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 23 de enero de 1959. Firman el documento Eliseo D. Hermosillo, secretario local de organización educación y propaganda. Héctor F. Maldonado, secretario local, Jesús R. Gómez, presidente local de vigilancia y fiscalización.

<sup>396</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 13 de febrero de 1959, sección 33, Guadalajara, Jalisco.

La denuncia realizada por la sección 33, permitió conocer la actuación de la empresa norteamericana en el Ferrocarril del Pacífico, la dejó en la ruina, pero sobre todo se hizo saber sobre los bajos salarios que recibieron los trabajadores. Al respecto hubo preferencias, los empleados de confianza fueron el sector privilegiado, tuvieron compensaciones económicas injustificadas al iniciar el año de 1959. Situación que contrastó de manera desfavorable con los trabajadores de base.

Con motivo de año nuevo y hasta con retroactividad del año pasado, les aumentaron el sueldo a todos los empleados de confianza, en cantidades de consideración: \$300,00, \$400.00 \$500.00 y más mensuales, y para los trabajadores... para ellos no hubo año nuevo, ni carestía de la vida; para los trabajadores de base hay reajustes, despidos injustificados, trato de esclavos y regateo en lo que les concede el contrato.<sup>397</sup>

En el documento presentado ante la Junta de Conciliación y Arbitraje, los trabajadores comentaron las cláusulas del Contrato Colectivo de Trabajo, la violación a las mismas y la alternativa que proponen.

La cláusula del Contrato Colectivo, explicaron los trabajadores, fue violada sistemáticamente por la empresa durante un largo periodo de diez años, consideraban que era necesario remediar dicha situación a partir de una revisión profunda de dicho Contrato.

Cláusula 133. Esta cláusula ha sido violada por la empresa, al obligar a los trabajadores a que presten servicio fuera de los especificados en la misma, habiéndose presentado ocasiones en que se ha puesto fuera de servicio a algunos trabajadores, por negarse a ejecutar servicios que están contratados. Se pide el estricto cumplimiento de este precepto.<sup>398</sup>

Los trabajadores exigieron el pago por laborar dentro de un horario determinado y el pago por laborar horas extras, así como también fijar con claridad, lo que son horas de trabajo y horas extras.

---

<sup>397</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959.

<sup>398</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959.

El 14 de febrero de 1959, la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje le notificó a Benjamín Méndez Gerente General del Ferrocarril del Pacífico, respecto del emplazamiento a huelga y el pliego de peticiones formulado por el Sindicato emplazante.

Benjamín Méndez, negó las acusaciones emitidas por los emplazantes a huelga.

a) No es verdad que exista desequilibrio entre los factores de la producción en perjuicio de los trabajadores que prestan sus servicios en el Ferrocarril del Pacífico. Para poner las cosas en su lugar hay que decir que el desequilibrio financiero existe en el Ferrocarril del Pacífico, pero en perjuicio del mismo Ferrocarril y de su propietario mayoritario el Gobierno Federal, ya que el Ferrocarril ha venido operando con fuertes pérdidas desde hace varios años. En efecto, la pérdida acumulada durante los años de 1952 a 1957, inclusive, fue de \$207.7 millones de pesos, lo que hizo necesario que el Gobierno Federal aportara en efectivo subsidios por esa cantidad independiente de las aportaciones que en efectivo tuvo que hacer para cubrir el costo en Moneda Nacional de la rehabilitación del Ferrocarril. Durante los primeros 11 meses del año de 1958, la pérdida contable fue de \$46.6 millones de pesos que tuvo igualmente que ser cubierta con subsidios del Erario Público.<sup>399</sup>

La defensa de la empresa del Ferrocarril del Pacífico<sup>400</sup>, por parte de Benjamín Méndez, no contradijo la demanda de aumento salarial, no aclaró el horario de trabajo que se debía respetar, tampoco permitió ver como se podían mejorar las condiciones de trabajo. Pero si hizo énfasis a la demanda de los trabajadores, el esfuerzo realizado por la empresa y sobre todo por el gobierno federal en beneficio del Ferrocarril del Pacífico.<sup>401</sup> Recordó el aumento salarial, realizado a mediados de 1958, por la cantidad mensual de \$184,30 por tabulador, para cada trabajador.

---

<sup>399</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959.

<sup>400</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente 21-III-20, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 16 de febrero de 1959. La sección sindical 21, le envió una carta a Demetrio Vallejo, secretario general, para manifestar su apoyo y solicitar se le informe si existe alguna encomienda, para apoyar la huelga en Ferrocarril del Pacífico.

<sup>401</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente 21-III-20, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 21 de febrero de 1959. Carta de apoyo a la huelga en Ferrocarril del Pacífico, dirigida a E. Riverolli Castillo, secretario local sección 21, Puebla.

Por otro lado, respecto a la revisión que hacen los trabajadores sobre la violación al Contrato Colectivo de Trabajo, Benjamín Méndez niega nuevamente la acusación bajo el siguiente argumento:

b) En cuanto al párrafo en que se formula la acusación en contra de la Empresa en el sentido de que ha venido violando “casi en su totalidad” el Contrato Colectivo de Trabajo”, en sus bases generales y en las prevenciones particulares para las especialidades, esta acusación es totalmente infundada, pues mi representante ha dado y sigue dando estricto y respetuoso cumplimiento a dicho contrato en todas sus partes, por lo cual afirma que son falsas las aseveraciones del Sindicato...<sup>402</sup>

El análisis expuesto por Benjamín Méndez, se concentró en decir que la empresa ha respetado el Contrato Colectivo de Trabajo, de lo general a lo particular. Sistemáticamente negó la existencia de violaciones y los argumentos formulados por los trabajadores que realizaron el emplazamiento a huelga.

Dos puntos agregó Benjamín Méndez:

- I. Me tenga por presentado por este escrito y anexo, contestado en tiempo y forma el emplazamiento de huelga de que ha sido objeto el Ferrocarril del Pacífico, S. A. de C.V.
- II. Sustanciado el procedimiento en los términos de la ley, se sirva declarar que no existe el movimiento de huelga a que ha sido emplazado, con todas las consecuencias legales.<sup>403</sup>

A través de Benjamín Méndez, la empresa del Ferrocarril del Pacífico no aceptó el emplazamiento a huelga presentado por el STFRM y asumió las consecuencias legales que se pudieran presentar. Sin embargo, el proceso continuo, los trabajadores insistieron. Se dejó un plazo de diez días a partir de la notificación de la Junta Federal de Conciliación.

Además de solicitar aumento salarial se exigió: fondo de ahorro equivalente a 25% mensual de las percepciones totales que obtenga el trabajador en ese lapso y quedará integrado con el 10%; atención médica, medicamentos y hospitalización gratuita para los familiares de los trabajadores; que no dejen de

---

<sup>402</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959.

<sup>403</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959.

percibir salario los trabajadores mientras dure el conflicto; se solicitó la remoción de algunos trabajadores de confianza para que fueran incorporados a sus puestos de escalafón, tal fue el caso de: Francisco Vigil Lagarde, J. I. Velázquez, Atalo Godoy B., Joaquín P. Barraza, J. Jesús Hernández, A. M. Fernández, Ignacio Amaya, Javier Arias G., Ignacio Flores, Margarito Santillán, Roberto Méndez, Antonio Ortiz, Alfredo Suárez Jr., Antonio Salas Espinoza, Víctor Zamorano, Manuel M. Lazcano, Marcial Valenzuela, Dr. Eduardo Contreras Reyna, Adalberto García, Santos Mendiola, Leobardo Pascencia, Miguel Rivera y Armando Pérez.<sup>404</sup>

Además, se acusó a la empresa de haber violado los derechos de los ferrocarrileros, por haber colocado en los puestos de confianza al personal no adecuado, para ocupar cargos importantes; se exigió el equipo necesario para el desempeño de funciones laborales; así el abastecimiento de muebles, útiles, instrumentos, herramientas y materiales necesarios para el buen desempeño laboral; también se solicitó la construcción de casas habitación en Ciudad Obregón y Hermosillo para uso de los trabajadores.

...que los trabajadores que prestan sus servicios a la Empresa de Ferrocarril del Pacífico, S. A. de C. V., se han coligado, votando un movimiento de huelga en contra de dicha Empresa, que deberá estallar diez días después de que se practique la notificación que previene el Artículo 265 de la Ley Federal del Trabajo.<sup>405</sup>

Los ferrocarrileros a través de su sindicato, hicieron el trámite legal, para llevar a cabo el emplazamiento a huelga. Por lo anterior, el patrón debía ser enterado de dicha situación y tendrá que desempeñar el papel de “depositario-interventor de la negociación afectada, siendo responsable de cualquier perjuicio que sufra ésta, en detrimento de los intereses de los trabajadores coligados.”<sup>406</sup> Con ello se ejercía un derecho legal y la ley los amparó.

---

<sup>404</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959.

<sup>405</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959.

<sup>406</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959.



Por lo tanto, después de haber sido notificado el patrón, respecto del emplazamiento a huelga, se le otorgó un plazo de 48 horas, para que diera respuesta a la petición obrera, siguiendo lo acordado en el párrafo de la fracción II del artículo 265 del Código de Trabajo.<sup>407</sup>

La solicitud de aumento salarial, fue porque desde 1948 no se había hecho un incrementó. Además, se argumentó que la empresa no cumplió y violó los derechos laborales. En febrero de 1959, de acuerdo con los plazos legales, se creyó conveniente ajustar cuentas.

El argumento de la rebeldía ferrocarrilera del Pacífico fue:

Desde hace mucho y de manera sistemática, esa Empresa ha venido violando casi en su totalidad el contrato colectivo de Trabajo, tanto en sus Bases Generales como en sus Previsiones Particulares para las Especialidades, y a pesar de la insistencia de las diferentes Representaciones Locales y Generales de esta Organización, para que se dé cumplimiento estricto al contrato colectivo de Trabajo, esa Empresa se ha abstenido de hacerlo, en ocasiones con argumentaciones e interpretaciones falsas y en las más sin otorgar siquiera explicación alguna.<sup>408</sup>

La rebeldía ferrocarrilera del Pacífico encontró fuertes argumentos en los años de resistencia, de 1948 a 1959, para que llegará un aumento salarial. También las respuestas que dio la empresa, por medio de Benjamín Méndez, sirvieron para mantener su oposición justificada. Además, la carestía de la vida se incrementó y no existía otro camino que el de la huelga.

## **5. Huelga en el Ferrocarril Mexicano**

El Ferrocarril Mexicano emprendió un proceso de pre-huelga, para iniciar el emplazamiento de huelga, pero fue rechazado por la empresa y por la Secretaria del Trabajo. Como alternativa se propuso una prórroga, para presentar un nuevo emplazamiento a realizarse el 25 de marzo de 1959.

De acuerdo con el nuevo emplazamiento la huelga en contra del Ferrocarril Mexicano deberá estallar el 25 del presente mes y por lo mismo coincide con la fecha de la huelga en contra del Ferrocarril del Pacífico que como ustedes saben,

---

<sup>407</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959.

<sup>408</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959.

debe estallar en este Ferrocarril, a las 13.30 horas (hora central) 12.30 hrs. (hora del pacífico).<sup>409</sup>

En torno a sus demandas laborales, los ferrocarrileros de la sección 33, al igual que lo hacían otras secciones sindicales del país, denunciaron que los medios de comunicación, tanto de la Capital como de los Estados, informaron de manera indebida y daban solamente la versión de Benjamín Méndez.

Por ejemplo, los ferrocarrileros de la sección 8 en un boletín que circuló a nivel nacional, opinaron:

Es del conocimiento de todos ustedes de la forma en que la Prensa Mercenaria de todo el país ha querido desvirtuar el gran triunfo que obtuvo nuestro Sindicato en el movimiento de huelga en los Ferrocarriles Nacionales de México. Triunfo que debe acreditarse a la gran unidad que demostraron los compañeros de los Nacionales, debemos de tomar el ejemplo, ellos no se amedrentaron cuando el gobierno declaró la huelga inexistente y dio 24 horas de plazo para que todos los trabajadores Ferrocarrileros se presentaran a trabajar.<sup>410</sup>

La rebeldía ferrocarrilera resurgió cuando los medios de comunicación no informaban, eran parciales, mentían o no transmitían la versión los ferrocarrileros huelguistas. Por ello, los ferrocarrileros de la sección 33, de Guadalajara Jalisco, dieron a conocer los argumentos de su movimiento, apoyaron al nuevo comité ejecutivo nacional del STFRM.

El 25 de marzo coincidieron tres emplazamientos a huelga, Ferrocarril del Pacífico<sup>411</sup>, Ferrocarril Terminal de Veracruz y Ferrocarril Mexicano. El primero recibió una respuesta negativa, la cual no fue aceptada por los ferrocarrileros y por el comité ejecutivo del STFRM. Salió a la luz la intransigencia de Benjamín Méndez.<sup>412</sup>

---

<sup>409</sup> Huelga en el Ferrocarril Mexicano, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 16 de marzo de 1959, Sección 33, Guadalajara, Jalisco.

<sup>410</sup> Huelga en el Ferrocarril Mexicano, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 22 de marzo de 1959, Sección 8, Guadalajara, Jalisco.

<sup>411</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente 21-III-20, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 14 de febrero de 1959. La sección ferrocarrilera 21, le envió una carta a Héctor F. Maldonado, secretario local sección número 8, empalme Sonora, con la finalidad de manifestarle su apoyo y solidaridad para la huelga que se avecina.

<sup>412</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-65-1, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 20 de marzo de 1959, Sección 33, Guadalajara, Jalisco.

La rebeldía ferrocarrilera mostró su rostro a nivel nacional. El 19 de marzo, el secretario local Eladio Riverolli Castillo emitió la circular 27, por parte del estado de Puebla, dirigida a los secretarios locales del país y a la Secretaria General del Sindicato, en ella manifestó la férrea disciplina y la unidad de los miembros del sindicato, para respaldar definitivamente los movimientos de huelga del Ferrocarril Mexicano, Ferrocarril del Pacífico y Compañía Terminal de Veracruz.<sup>413</sup>

Por lo anterior, el STFRM, a través de la Secretaria General de Organización y Educación, a cargo de Gilberto Rojo Robles, consideró necesario apoyar y llevar a cabo las huelgas:

Para el día 25 del mes actual han sido emplazados a huelga los Ferrocarriles Pacífico, Mexicano y Terminal de Veracruz, por diversas violaciones a los contratos de trabajo respectivos y para que se hagan extensivas al personal que trabaja en los mismos las prestaciones obtenidas en los Ferrocarriles Nacionales, movimiento que habrá de estallar en la fecha a las 13h 30m., si no hay solución favorable a los pliegos correspondientes.<sup>414</sup>

El STFRM demandó, para las empresas mencionadas, el cumplimiento estricto de los contratos respectivos de trabajo y exigió el pago de 16.66% sobre los \$216.00 aumentados a los tabuladores del año pasado, así como algunas prestaciones presentes en el Artículo 86 de la Ley Federal del Trabajo. También se solicitó la unidad, solidaridad y apoyo decidido de todas las secciones sindicales.

El 20 de marzo, se dieron a conocer los argumentos elaborados en la Asamblea General Sindical Extraordinaria celebrada el 18 de marzo, los cuales justificaron la rebeldía ferrocarrilera:

Acuerdo número 39. Se acuerda comunicar a todas las Secciones del Sistema que en virtud de que la Empresa no ha dado cumplimiento al Convenio firmado del 26 de febrero último, y que en virtud de tener que apoyar a nuestros compañeros de los Ferrocarriles Mexicano, Pacífico y Terminal de Veracruz, todo el personal del Sistema esté listo para el primer llamado a fin de que se efectúen paros por los

---

<sup>413</sup> Huelga en el Ferrocarril Mexicano, Expediente 21/III/20, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 19 de marzo de 1959, Sección 21, Puebla, Puebla.

<sup>414</sup> Huelga en el Ferrocarril Mexicano, Ferrocarril del Pacífico y Terminal de Veracruz, Expediente E-156-1, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 16 de marzo de 1959, STFRM, Secretaria General de Organización y Educación.

motivos ya expuestos. Acuerdo número 40. Se acuerda pedir la renuncia del Gerente General de los Ferrocarriles Nacionales señor Benjamín Méndez y su ayudante Francisco Sandoval Dévora, por ser enemigos declarados del elemento ferrocarrilero y estar obstaculizando la buena disposición de nuestro Ejecutivo General. Acuerdo Número 41. Se acuerda por solidaridad a los Ferrocarriles del Sub-Pacífico, Mexicano y Terminal de Veracruz, seguir haciendo paros hasta resolución del problema planteado por estos ferrocarriles, en caso de que se lleguen a efectuar dichos paros. Acuerdo número 42. Se acuerda que se hagan estos actos masivos en todo el sistema para el día 24 del corriente y así tomar la determinación tanto para exigir el cumplimiento del convenio firmado el día 26 de febrero pasado, como solidaridad con los Ferrocarriles del Sub-Pacífico, Mexicano y Terminal Veracruz. Acuerdo número 43. Se acuerda hacer una campaña nacional contra el Gerente General de los Ferrocarriles Nacionales, así como de Ayudante Francisco Sandoval Dévora, rogamos secundar estos acuerdos.<sup>415</sup>

Las empresas de Ferrocarriles Nacionales que iniciaron el proceso de emplazamiento a huelga, fueron partícipes de la rebeldía ferrocarrilera nacional, dieron muestras ejemplares de organización y coordinación en el momento de llevar a cabo los paros de solidaridad.

El 24 de marzo de 1959, Eliseo D. Hermosillo secretario local de organización y educación de la sección sindical 8, informó de manera general de la situación que prevalecía en los Ferrocarriles Nacionales de México:

Como ustedes se habrán dado cuenta la huelga fue emplazada para que estallaré el día 25 de febrero, fecha en que estalló la de los Ferrocarriles Nacionales. El día 25 de acuerdo con nuestro Ejecutivo General y como una medida de estrategia se prorrogó para el día 25 de marzo y hasta estos momentos la situación sigue igual, pues el Sr. Méndez con su intransigencia no accede a la remoción de los Oficiales ni a la cancelación de Contratos Particulares, ya que para él representa un serio peligro porque en estos Contratos sus hijos están siendo favorecidos.<sup>416</sup>

La rebeldía ferrocarrilera se radicalizó entre los días 25 de febrero y el 25 de marzo de 1959. Respetó los plazos establecidos por la ley, pero no existió cumplimiento por parte de la autoridad. Por ello fue necesario emplazar a huelga, convocar a las diferentes secciones sindicales de Ferrocarriles Nacionales y realizar los paros de solidaridad.

---

<sup>415</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959. Dichos acuerdos fueron dados a conocer y firmados por el secretario local Jesús Velázquez, de la sección sindical ferrocarrilera 16.

<sup>416</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959, Eliseo D. Hermosillo, marzo 24 de 1959.

Demetrio Vallejo presentó una carta ante el Grupo Especial número dos de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje contra la empresa Ferrocarril del Pacífico.

Que para el efecto de probar que existe una mayoría absoluta de trabajadores que han votado en pro del movimiento y estallido de la huelga y actualmente se encuentran en ella, vengo a solicitar que a la brevedad posible se practique un recuento en los diferentes centros de trabajo de la mencionada empresa.<sup>417</sup>

Respetando los tiempos establecidos por la ley, la carta fue entregada el 25 de marzo, para continuar con el procedimiento legal y hacer saber que la mayoría de trabajadores consideraban necesario el emplazamiento de huelga, porque era la forma de presionar a la empresa para obtener mejores beneficios tanto de salario, como de condiciones laborales.

#### **6. El fallo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje y la represión**

La Junta de Conciliación y Arbitraje, el 25 de marzo de 1959, no reconoció el derecho de emplazamiento a huelga que emprendió el comité ejecutivo del STFRM. La negativa fue argumentada dentro de los siguientes términos:

...el Ejecutivo emplazante no satisfizo los requisitos internos que le impone como obligación estricta el estatuto del Sindicato. Ahora bien, si el artículo 265 de la Ley Federal del Trabajo exige como requisitos previos que los trabajadores dirijan al patrón el escrito en que formulen sus peticiones y en el caso que se estudia no aparece que sean los trabajadores quienes emplacen y, de otra parte que el Ejecutivo emplazante no reunió los extremos que le impone el estatuto para el supuesto de huelga, es incuestionable que el documento que como emplazamiento de huelga presentaron no satisface los requisitos legales y estatutarios del caso y por lo mismo no se cumplió el requisito que como condición previa relativa exige el artículo 265 de la Ley, de donde lógicamente se desprende que no reuniendo los extremos indispensables que se exigen para la satisfacción de un pliego de peticiones, careció el mismo de la naturaleza idónea o jurídicamente hablando no puede sostenerse que hay mediado emplazamiento adecuado.<sup>418</sup>

De acuerdo a lo declarado por la Junta, que se amparó en la Ley Federal de Trabajo, no existía el derecho de huelga. Por esos motivos se agregaron cuatro

---

<sup>417</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959, p. 121.

<sup>418</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959, p. 130.

puntos más, de cuales rescatamos dos que permiten comprender lo que procedía.

El primero confirmó que no existía el estado legal para llevar a cabo la huelga. El segundo, hizo referencia a lo que estaban obligados a realizar los ferrocarrileros, desde el momento en que se les negó su emplazamiento:

Se fija a los trabajadores huelguistas un plazo de veinticuatro horas para que vuelvan al trabajo, advertidos que por el solo hecho de no acatar esta resolución el vencimiento del plazo fijado terminarán los contratos de trabajo, salvo caso de fuerza mayor.<sup>419</sup>

Fue amenazante e intimidatorio el fallo que dio la Junta, porque obligó a los trabajadores a regresar a sus centros de trabajo. Por otro lado, en el punto tercero, protegió al patrón respecto de los argumentos proporcionados por el sindicato.

Se declara que el patrón no ha incurrido en responsabilidad y que está en libertad para contratar nuevos trabajadores y en aptitud de ejercer la acción de responsabilidad civil en los términos del artículo 5° Constitucional, contra los que rehusen (sic) a continuar en el trabajo.<sup>420</sup>

Lo dicho en el tercer punto, daba a la empresa del Ferrocarril de Pacífico todas las facultades legales, para obligar a los trabajadores a regresar a laborar, de lo contrario serían despedidos y podía proceder a la contratación de nuevo personal. El cuarto y último se refirió a la necesidad de garantizar la seguridad de los trabajadores que voluntariamente regresan a trabajar, para que no fueran agredidos.

Reapareció la rebeldía en el Comité Ejecutivo, argumentó que tenía la suficiente personalidad jurídica y atribuciones necesarias para presentar el pliego petitorio y el emplazamiento a huelga a nombre de sus representados.<sup>421</sup> Vallejo agregó a la solicitud que la H. Junta cuente los diferentes centros de trabajo que apoyan la huelga.

---

<sup>419</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959, p. 130.

<sup>420</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959, p. 130.

<sup>421</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959, p. 132.

La rebeldía ferrocarrilera preparó una estrategia de presión para oponerse a la respuesta emitida por la Junta. Lo primero fue mantener informados a todas las secciones sindicales de Ferrocarriles del Pacífico, del Mexicano y Terminal de Veracruz, por medio de telegramas. El segundo punto fue para informar sobre los problemas relacionados sobre la huelga y proponer los paros de solidaridad a partir del 25 de marzo, de las 13:30 pm a las 14:00 pm, en caso de que el problema continuara el día 26<sup>422</sup>, debían realizarse paros de una hora en cada turno debiendo ser como sigue, de las 10 a las 11 am, de las 15:00 pm a las 16:00 pm y de las 19:00 pm a 20:00 pm, en caso de que el problema perdure, paro indefinido.

Adolfo López Mateos y su gobierno desaprobaron la medida tomada por el Comité General y mandó a detener a los líderes de la rebeldía ferrocarrilera.

La rebeldía ferrocarrilera contó con el apoyo a nivel nacional, de las diferentes secciones sindicales, de forma voluntaria manifestaron su apoyo. El 27 de marzo, Eladio Riveroll Castillo secretario local, de Puebla, informó que ningún trabajador regresó al servicio, también las delegaciones 1 sección 3<sup>423</sup> se encuentran firmes.

La actividad de protesta continuó a pesar de que los ferrocarrileros fueron convocados a regresar a sus labores y advertidos de tener veinticuatro horas para hacerlo y tener como plazo el 27 de marzo para estar laborando, de lo contrario serían despedidos.

A pesar de la advertencia, la rebeldía ferrocarrilera incrementó su resistencia en las secciones sindicales de la Ciudad de México. El 28 de marzo, los secretarios locales José Guadalupe López, sección 15; Jesús Velázquez, sección 16; Agapito García, sección 17; Máximo Sánchez V., sección 18, por medio de un instructivo dieron a conocer su apoyo a la huelga del Ferrocarril Mexicano, Pacífico y Terminal de Veracruz.

---

<sup>422</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959, p. 132. El documento fue firmado por los secretarios: José Guadalupe López de la sección 15; Agapito García de la sección 17; Jesús Velázquez M. de la sección 16; M. Sánchez de la sección 18.

<sup>423</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959. Firma el documento Eladio Riveroll Castillo, secretario Local, marzo 27 de 1959.

La rebeldía ferrocarrilera se radicalizó al finalizar el mes de marzo de 1959. El día 29, se realizaron paros escalonados de las 3 am a las 7 am, de las 10:00 am. a las 14:00 pm., de las 19:00 pm a las 23pm., continuaron el siguiente día de las 3:00 am. a las 7:00 am. y de las 10:00 am en adelante, como paro total por tiempo indefinido.<sup>424</sup>

El mismo 29 de marzo, en las oficinas de la empresa del Ferrocarril del Pacífico, se reunió Benjamín Méndez, con otros funcionarios, para analizar la situación por la que se atravesaba y para buscar una solución, concluyeron en lo siguiente:

II. Que la Junta en referencia dictó resolución en dicho expediente el día veinticinco de marzo del año en curso, declarando que la huelga que estalló a las trece horas treinta minutos era inexistente, y que, por tanto, a partir de esa hora y fecha se concedía a los trabajadores huelguistas miembros del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, el término de veinticuatro horas para que volvieran a sus labores en el Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V.<sup>425</sup>

El mismo 29 de marzo se dio a conocer la estrategia en contra de la rebelión ferrocarrilera. Fueron dadas a conocer las declaraciones de Fernando López, Procurador de la República, para dejar en claro la actuación del gobierno, basada en la defensa de los principios de la Constitución, en defensa de los derechos individuales, los derechos de los trabajadores y sobre la paz nacional. Tal y como fue explicado en todo el documento, se debió conservar y cuidar la seguridad social como principio fundamental, para cumplir con los objetivos de la administración de López Mateos.

Frente a los acontecimientos provocados por los dirigentes del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros, el Gobierno de la República, por nuestro conducto, explica a la nación las causas que determinaron su actitud al ordenar la detención de los líderes, que persiguiendo propósitos inconfesables provocaron un estado de agitación que se convirtió en un malestar social lesivo a los sagrados intereses de México.<sup>426</sup>

---

<sup>424</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959, p. 184.

<sup>425</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 29 de marzo de 1959, p. 144.

<sup>426</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959, p. 138.



Para Fernando López, los actos impulsados por los integrantes del Sindicato son provocaciones, atentan contra el bienestar social y contra los intereses de la Nación. La solución fue reprimir, empezando por ordenar la detención de los líderes y los paristas y se dejó en claro la actuación del gobierno federal hacia la rebeldía ferrocarrilera.

El Gobierno hará caer todo el rigor de la Ley sobre quienes, abusando de las libertades que les concede la Constitución, invocan el nombre de México para justificar una lucha en la que dicen defender los derechos individuales atropellándolos; los derechos de los trabajadores, traicionándolos y el bienestar del país poniéndolo en peligro.<sup>427</sup>

La dirigencia sindical ferrocarrilera hizo caso omiso de la amenaza del gobierno y continuó con la huelga, oponiéndose directamente al fallo que emitió la Junta Federal. Fue un elemento decisivo que justificó la acción del gobierno de Adolfo López Mateos para que ejerciera una brutal represión contra la rebeldía ferrocarrilera. Fueron detenidos y encarcelados: Demetrio Vallejo Martínez, Gilberto Rojo Robles, Miguel Aroche Parra, Roberto Gómez Godínez y Enrique Caballero Zárate, acusados de haber cometido los delitos de disolución social, atentar contra la economía nacional y de atacar a las vías generales de comunicación. Fue condenado el primero a once años cuatro meses de prisión y al pago de una multa de once mil ochocientos pesos sustituibles por un mes más de reclusión; el segundo, a ocho años diez meses de prisión y al pago de una multa de nueve mil setecientos pesos sustituibles por un mes más de reclusión; al tercero a once años dos meses de prisión y al pago de una multa de once mil ochocientos pesos sustituibles por un mes de reclusión; al cuarto a siete años seis meses de prisión y al pago de una multa de nueve mil ciento cincuenta pesos sustituible por un mes más de prisión; y al quinto a cinco años cuatro meses de prisión y al pago de una multa de seis mil seiscientos pesos sustituible por un mes más de reclusión.<sup>428</sup>

---

<sup>427</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959, p. 141.

<sup>428</sup> Huelga en el Ferrocarril del Pacífico, Expediente III-2/59, Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla, 25 de marzo de 1959, p. 144.

El ejército reprimió a los trabajadores, acabó con la rebeldía ferrocarrilera, detuvo a los líderes de la democratización sindical, ocupó las secciones sindicales de la Ciudad de México y sembró un antecedente en contra de futuros movimientos de oposición. Al respecto el informe de la Procuraduría General de la República, fue intimidatorio, detuvo a 3039 personas, de las cuales 2600 fueron liberadas, se quedaron detenidas 439.

En los primeros días de abril de 1959, la antidemocracia sindical regresó al STFRM, oscuros “consejos de asambleas” se apresuraron a proponer un nuevo comité ejecutivo. Exactamente el 8 de abril se realizó la VII Convención General Extraordinaria del sindicato, que designó como secretario general a Alfredo A. Fabela. También se acordó expulsar del STFRM a Demetrio Vallejo, a Gilberto Rojo, a Alejandro Pérez, a Trinidad Estrada, a Valentín Campa y a otros dirigentes. Por si fuera poco, se le abrió nuevamente la puerta al Partido Revolucionario Institucional y al Bloque de Unidad Obrera y quedaron anulados los estatutos que fueron aprobados en la VI Convención.<sup>429</sup>

La rebeldía continuó en todo el país, pero con menor intensidad, la represión ejerció su efecto. De forma paralela, el 13 de abril, los líderes ferrocarrileros sufrieron un proceso, plagado de irregularidades judiciales. Demetrio Vallejo fue detenido el 28 de marzo de 1959 y Valentín Campa en mayo de 1960. Ambos fueron liberados en enero de 1971.<sup>430</sup>

La represión obligó a que 1500 trabajadores fueran jubilados, 1000 más indemnizados; 850 reinstalados bajo “sanciones disciplinarias”; y 1200 fueron despedidos sin explicación alguna<sup>431</sup>. Dicha situación desarticuló la reorganización y la democratización sindical alcanzada por el movimiento obrero durante los meses de 1958-1959. El Estado intentó silenciar y borrar de la historia la lucha ferrocarrilera; pero fue el movimiento estudiantil de 1968 el encargado de rescatar de los escombros la rebeldía ferrocarrilera.

## **Conclusiones**

---

<sup>429</sup> Trejo Delarbre, Raúl, De Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos (1952-1964), en *La clase obrera en la historia de México, Siglo XXI-UNAM*, México, 1996, p. 123-124.

<sup>430</sup> Carr, Barry, *La izquierda mexicana a través del siglo XX*, Era, México, 1996.

<sup>431</sup> Trejo Delarbre, Raúl, De Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos (1952-1964), en *La clase obrera en la historia de México, Siglo XXI-UNAM*, México, 1996, p. 125.

El tema de la devaluación de 1954, es fundamental para comprender la situación económica por la que atravesaban los trabajadores en general y en particular los ferrocarrileros. Además, este hecho fue determinante para entender el obligado aumento salarial de 10% que otorgó el gobierno de Adolfo Ruiz Cortines.

También se puede señalar, después de haber realizado una revisión puntual de los acontecimientos del movimiento ferrocarrilero en su faceta política, durante los meses de julio y agosto, es que el contexto político estuvo marcado por la importante presencia del Partido Revolucionario Institucional (PRI).

La actividad política del gobierno de Adolfo Ruiz Cortines, durante la década de los años cincuenta, fue manejada a través del PRI. En algunas ocasiones el PRI se convertía en el vocero de la presidencia de la república, en otras era el representante del corporativismo.

En lo que respecta al Sindicato Ferrocarrilero, el PRI, después del golpe a la democracia sindical en 1948, con el “charrazo”, se apoderó de todas las instancias administrativas y políticas. En 1958 se concretó la crítica al partido oficial, proveniente de los ferrocarrileros.

Ante la importante presencia que habían logrado los ferrocarrileros en el terreno político a nivel nacional y en el movimiento obrero, las autoridades de Ferrocarriles Nacionales y del Gobierno Federal, a finales del mes de julio e inicios de agosto optaron por la represión hacia los ferrocarrileros. Y justificaron sus actividades en las pérdidas económicas que habían ocasionado los ferrocarrileros con sus paros escalonados y en la idea de que los ferrocarrileros eran enemigos del progreso y del desarrollo industrial que había buscado el Presidente Adolfo Ruiz Cortines.

A medida que fue avanzando el movimiento ferrocarrilero rumbo a la apertura de un proceso electoral sindical democrático, reconocido por el Presidente Adolfo Ruiz Cortines, se empezaban a filtrar acusaciones hacia los ferrocarrileros de ser “comunistas”.

La elección sindical de los ferrocarrileros, para nombrar a un nuevo Comité Nacional de los Ferrocarriles Nacionales de México, dio inicio el día 7 y concluyó el día 22 de agosto. Aunque se había acordado que el nuevo secretario del

sindicato tomaría posesión el 27 de agosto, los ferrocarrileros desde el día 22 ya había mostrado en las urnas quien sería su líder sindical: Demetrio Vallejo Martínez.

La clase empresarial mexicana, recibió los resultados de la elección sindical ferrocarrilera con desagrado. No estuvo de acuerdo con la elección, ni tampoco con el resultado, donde se había elegido democráticamente a Demetrio Vallejo. Realizó una avalancha de críticas en contra de los resultados del 22 de agosto y los dio a conocer en los medios masivos de comunicación.

La crítica expuesta por la clase empresarial en los medios de comunicación, se convirtió en una estrategia central, para ir desacreditando al nuevo comité sindical encabezado por Vallejo Martínez, hasta la huelga de 1959.

También los líderes políticos oficiales de la clase trabajadora contribuyeron en su crítica al nuevo sindicato ferrocarrilero. Fidel Velázquez se manifestó en contra del liderazgo de Vallejo. Pero quienes mostraron mayor preocupación ante el nuevo líder, fueron los diputados ferrocarrileros, sin temor manifestaron su cólera.

## Bibliografía

- Aguayo Quezada, Sergio 1968. *Los archivos de la violencia*, Grijalbo Reforma, México, 1998.
- Aguilar Camín, Héctor, Meyer, Lorenzo, *A la sombra de la Revolución Mexicana*, Cal y arena, México, 2012.
- Aguirre Rojas, Carlos, *Retratos para la historia. Ensayos de Contrahistoria intelectual*. Ediciones ICAIC, Cuba, 2010.
- Alonso, Antonio, *El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959. De la conciliación a lucha de clases*. Era, México, 1983.
- Anderson, Perry, et. al., “Alcances y limitaciones de la acción sindical”, en *Economía y Política en la Acción Sindical*. Ediciones Pasado y Presente/44, Siglo XXI Argentina, 1973.
- Anguiano, Arturo, *El Estado y la política obrera del cardenismo*, México, Era, 1993.
- Araiza, Luis, *Historia del movimiento obrero mexicano*, Ediciones Casa del Obrero Mundial, México, 1975.
- Arnaldo Córdova, *La política de masas del cardenismo*, Era, México, 1980.
- Aurora Loyo, Ricardo Pozas H., “La crisis política de 1958 (notas en torno a los mecanismos de control ejercidos por el estado mexicano sobre la clase obrera organizada)”, en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales* 89, Movimiento Obrero, UNAM, México, Julio-Septiembre, 1977.
- Aziz Nassif, Alberto, *El Estado mexicano y la CTM*, Ediciones de la Casa Chata, México, 1989.
- Báez Silva, Carlos, et. al. “Partido Revolucionario Institucional”, en *Partidos Políticos de América Latina, Centroamérica, México y República Dominicana*, Ediciones Universidad de Salamanca, España, 2002.
- Basurto, Jorge, “Del avilacamachismo al alemanismo (1940-1952)”, en *La clase obrera en la historia de México*, UNAM, México, 1996.
- Bulmer-Thomas, Víctor, *La historia económica de América Latina desde la Independencia*. FCE, México, 2000.
- Camacho, Manuel, *La Clase obrera en la historia de México. El futuro inmediato*. UNAM-Siglo XXI, México, 1999.
- Camp, Roderic A, *Los intelectuales y el Estado en el México del siglo XX*, FCE, México, 1998.
- Carmona Amorós, Salvador, *El Estado, rector de la economía*, UNAM, IIS, México, 1992.
- Carr, Barry, *La izquierda mexicana a través del Siglo XX*, Era, México, 1996.
- Cline, Howard F., México. *Revolution to evolution: 1940-1960*. New York: Oxford University Press, 1963.
- Córdova, Arnaldo, *La política de masas y el futuro de la izquierda en México*, Serie Popular Era, México, 1979.
- Cosío Villegas, Daniel, “La Revolución Mexicana, entonces y ahora” en Stanley Ross (ediciones e introducción), *¿Ha muerto la Revolución Mexicana?*, Ed. Premia Editora, 1978.
- Cosío Villegas, Daniel, *El sistema político mexicano. Las posibilidades de cambio*, México: Joaquín Mortiz, 1992.

Crespo, Horacio, et. al. *El comunismo: otras miradas desde América Latina*, CIIH-UNAM, México, 2007.

D. Hansen, Roger, *La política del desarrollo mexicano*, Siglo XXI, México, 1975.

De la Garza Toledo, Enrique. *Ascenso y crisis del estado social autoritario. Estado y acumulación del capital en México (1940-1976)*, Colegio de México, México, 1988.

De la Peña Sergio y Aguirre, Teresa, "4. De la Revolución a la Industrialización", en Semo, Enrique, Coordinador. *Historia económica de México*, UNAM-OCEANO, México, 2006.

De la Peña, Sergio, *La Clase Obrera en la Historia de México. Trabajadores y Sociedad en el Siglo XX*. Siglo XXI, IIS UNAM, México, 1987.

De la Peña, Sergio, *Trabajadores y sociedad en el siglo XX*, Siglo XXI, México, 1987.

Dieter, Nohlen, *Diccionario de Ciencia Política. Teoría, Métodos y Conceptos*. Editorial Porrúa, II Tomos, México, 2006.

Dorfman, Adolfo. *La industrialización en la América Latina y las políticas de fomento*, FCE, México, 1967.

El pcm y el movimiento sindical, Ediciones Cultura Popular, México, 1978.

Felipe Leal, Juan, *Agrupaciones y burocracias sindicales en México 1906-1938*, Terra Nova, México, 1985.

*Ferrocarril Nacional General Roca*, revista *Rumbo al Sur*, Magazine virtual dedicado al ferrocarril al Sur de Buenos Aires.

Fontana, Josep. *Por el bien del Imperio. Una historia del mundo desde 1945*. Pasado y Presente, España, 2011.

Francois Chevalier, *América Latina. De la Independencia a nuestros días*. FCE, México, 1999.

Furtak, Robert K., *El partido de la revolución y la estabilidad política en México*, UNAM, México, 1974.

García Ramírez, Sergio, *Renovación del PRI, Reflexión y convocatoria*. México, 1998.

Gil, Mario, *Los Ferrocarrileros*, Extemporáneos, México, 1971.

Gilly, Adolfo, *El cardenismo. Una utopía mexicana*, Cal y Arena, México, 1997.

Gilly, Adolfo, *La revolución interrumpida*, Ediciones El Caballito, México, 1971.

González Casanova, Pablo, *El Estado y los partidos políticos en México*, Era, México, 1983.

González Casanova, Pablo, *La democracia en México*, México, ERA, 1997.

González Compeán y Lomelí, Leonardo, *El Partido de la Revolución. Institución y Conflicto (1928-1999)*, México, Fondo de Cultura Económica, 2000.

Gracida Romo, Elsa Margarita, *El programa industrial de la Revolución*, Facultad de Economía, IIE, México, 1994.

Gracida, Elsa y Esperanza Fujigaki, El triunfo del capitalismo, en Nueva Burguesía 1938-1957. *México, un pueblo en la historia 5*. Alianza Editorial, México, 1997.

Guajardo Soto, Guillermo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una misión histórica, 1850-1950*, El centauro, México, 2010.

Hernández y Lazo, Begoña Consuelo, *Demetrio Vallejo Martínez. Un luchador Social (1910-1985)*, Tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, FFyL, UNAM, 27 de abril de 2010.

Historia obrera, Cehsmo, segunda época vol. 6, núm. 23, México, diciembre de 1981.

Hobsbawm, Eric, *Guerra y paz en el Siglo XXI*, Diario Público, España, 2006.

Jáuregui, Luis, “Los transportes, Siglos XVI al XX”, en Enrique Semo, *Historia Económica de México*, UNAM-Océano, 2004.

Javier Garrido, Luis, *El partido de la revolución institucionalizada. La formación del nuevo estado en México (1928-1945)*. Siglo XXI, México, 2000.

Jorge Carpizo, *El presidencialismo mexicano*, Siglo XXI, México, 1978.

Juárez Lucas, Patricio, “Trabajo y trabajadores ferroviarios”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 14, Revista Digital, 3ra época, Departamento de Archivo Histórico, CEDIF.

Katz, Friedrich, et. al. *Historia de México*, Crítica, Barcelona, España, 2001.

Laborde, Hernán, *Paz y trabajo, no violencia ni sangre*, Editorial Popular, México, 1939.

Loaeza, Soledad, *Clases medias y política en México. La querrela escolar 1959-1963*, El Colegio de México, México, 1988.

López Pardo, Gustavo, *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*, IIE-UNAM Ediciones El Caballito, México, 1997.

Loyo, Aurora, *El movimiento obrero y la segunda guerra mundial, en Memorias del encuentro sobre historia del movimiento obrero*, Universidad Autónoma de Puebla, México, 1984.

Loyola Díaz, Rafael, “Manuel Ávila Camacho: el preámbulo del constructivismo revolucionario”, en *Gobernantes mexicanos II: 1911-2000*, FCE, tomo II, México, 2008.

Loyola Díaz, Rafael, *El ocaso del radicalismo revolucionario*, UNAM, IIS, México, 1991.

Medin, Tzvi, *El sexenio alemanista*, Era, México, 1990.

Meyer, Lorenzo, “La institucionalización del nuevo régimen”, en *Historia general de México*, El Colegio de México, México, 2000.

Miguel Ángel Velasco, “Ferrocarriles y ferrocarrileros en México”, en *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales 89, Movimiento Obrero*. UNAM, julio-septiembre, México, 1977.

Monsiváis, Carlos y Scherer García, Julio, *Tiempo de saber. Prensa y poder en México*, Nuevo Siglo Aguilar, México, 2003.

Monsiváis, Carlos, “Señor presidente, ¿A usted no le da vergüenza su grandeza? (La prensa y los poderes)”, en Scherer García, Julio y Monsiváis, Carlos, *Tiempo de saber. Prensa y poder en México*, Nuevo Siglo Aguilar, México, 2003.

Ortega Molina, Gregorio, *El sindicalismo contemporáneo en México*. Archivo del Fondo, 26, FCE, México, 1975.

Ortega, Max, *Estado y Movimiento Ferrocarrilero. 1958-1959*, Ediciones Quinto Sol, México, 1988.

Ortiz Hernán; Sergio, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. II. La rueda rumorosa*, Ferrocarriles Nacionales de México, tomo II, México, 1974.

Pellicer de Brody, Olga y Mancilla L., Esteban, *El entendimiento con los Estados Unidos y la Gestación del Desarrollo Estabilizador*, en *Historia de la Revolución Mexicana, Periodo 1952-1960*, Col. Méx., número 23, 1978.

R. Hamnett, Brian, *Historia de México*, Akal, España, 2006.

- Reyna, José Luis et. al. *Tres estudios sobre el movimiento obrero en México*, El Colegio de México, México, 1976.
- Reyna, José Luis y Trejo Delarbre, Raúl, *La clase obrera en la historia de México. De Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos*. Siglo XXI-UNAM, México, 1981.
- Reyna, José Luis, "IV. El Conflicto Ferrocarrilero de la Inmovilidad a la Acción", en Olga Pellicer de Brody, *Historia de la Revolución Mexicana 1952-1960. El Afianzamiento de la estabilidad política*, Colegio de México, número 22, 1981.
- Rodríguez Kuri, Ariel, "Los años maravillosos: Adolfo Ruiz Cortines", en *Gobernantes mexicanos II: 1911-2000*, FCE, México, 2008.
- Rojó Robles, Gilberto, *Yo acuso al Ministerio Público*, Consejo Nacional Ferrocarrilero, México, 1962.
- Semo, Enrique, Coordinador. *Historia económica de México*, UNAM-OCEANO, México, 2006.
- Semo, Enrique. *México, un pueblo en la historia 5*, Alianza Editorial, México, 1997.
- Semo, Ilán, *El ocaso de los mitos 1958-1968*, en Enrique Semo, *México un Pueblo en la Historia*, Alianza Editorial, número 6, México, 1989.
- Silva Herzog, Jesús, "La Revolución Mexicana está en crisis", Cuadernos Americanos, México, 1943.
- Sosa Elízaga, Raquel, *Los Códigos Ocultos del Cardenismo: Un estudio de la violencia política, el cambio social y la continuidad institucional*, UNAM-Plaza y Valdés, México, 1996.
- Suárez Iñiguez, E, *Los intelectuales en México*. Ediciones El Caballito, México, 1980.
- Torres Ramírez, Blanca. *México en la Segunda Guerra Mundial. En Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1940-1952*. Colegio de México, México, 1979.
- Trejo Delarbre, Raúl. "Los Trabajadores y el Gobierno de Adolfo López Mateos", en *La Clase Obrera en la historia de México, de Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos (1952-1964)*, UNAM, México, 1996.
- Valentín Campa y Demetrio Vallejo investigaron a Gómez Zepeda, por enriquecimiento ilícito. *Proceso*, México, 1976, número 236.
- Vallejo, Demetrio, *Las Luchas Ferrocarrileras que Conmovieron a México. Orígenes, hechos y verdades históricas*, S/E, México, 1967.
- Velasco, Miguel Ángel, *La Administración Obrera en las Empresas. Marxismo versus Anarco-Sindicalismo*, Editorial Popular, México, 1936.
- Vernon, Raymond. "Actuación y política económica a partir de 1940." En *El dilema del desarrollo económico en México*, México, Diana, 1973.
- Víctor M. Durand Ponte, et. al. *Las derrotas obreras 1946-1952*, UNAM, México, 1984.
- Wallerstein, Immanuel, *Después del liberalismo*, Siglo XXI, México, 1996.

## ARCHIVOS

- Acervo Bibliográfico y Hemerográfico de la Biblioteca Nacional de España.
- Acervo Histórico de la Biblioteca Samuel Ramos. UNAM.
- Archivo General de la Nación (AGN), Presidentes, Miguel Alemán Valdés.
- Archivo Histórico de Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista (CEMOS), Colección PCM.
- Archivo Histórico de CEMOS, Colección Ferrocarrileros.



Archivo Histórico de CEMOS, Colección Miguel Ángel Velasco.  
Archivo Histórico de Historia Oral, CEMOS.  
Archivo Histórico del Banco Santander.  
Archivo Histórico del Ferrocarril de Puebla.  
Biblioteca Nacional de España.  
Biblioteca Nacional y Hemeroteca Nacional.  
Central Sindical Única de México (CSUM).  
Museo del Ferrocarril de Madrid.  
Museo Nacional de los Ferrocarriles. Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF). Puebla, México.

### **Periódicos**

*El Universal*

*Excélsior*

*La Jornada*

*La Voz de México*

*Novedades*

*UNOMÁSUNO*

*El Nacional*

*La Prensa*

### **Revistas**

*Cuadernos Americanos.*

*Proceso.*

*Revista Ferronales.*

*Revista Mexicana de Sociología.*

*Revista sobre Relaciones Industriales y Laborales.*

*Revista Tiempo.*