

miguel ángel velasco

ferrocarriles  
y ferrocarrileros en méxico

Los ferrocarriles comenzaron a construirse en México durante el gobierno de Juárez: Tanto éste como Lerdo de Tejada concebían el desarrollo capitalista del país como un proyecto a realizar con recursos propios. El punto de vista de Díaz, por el contrario, partía del supuesto de que México estaba condenado fatalmente a ser un satélite de los Estados Unidos. Este punto de vista fue expuesto claramente por Justo Sierra

... (El) presidente Díaz –escribió Sierra– ...convencido de que nuestra historia y nuestras condiciones sociales nos ponían en el caso de dejarnos enganchar por la formidable locomotora **yankee** y partir rumbo al porvenir... prefirió hacerlo bajo los auspicios, la vigilancia, la policía y la acción del gobierno mexicano, para que así fuésemos unos asociados libres obligados al orden y la paz y para hacernos respetar y mantener nuestra nacionalidad íntegra y realizar el progreso.<sup>1</sup>

Pero más que en "asociado libre", Díaz convirtió a México en una especie de jauja para el capital extranjero, y él se consideró a sí mismo como el guardián de la inversión extranjera. En su entrevista con el presidente Taft de los Estados Unidos dijo, con lenguaje propio de un caporal: "Como soy responsable de la inversión de cientos de millones de dólares de capital extranjero

<sup>1</sup> Justo Sierra, **Evolución política del pueblo mexicano**, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1948, pp. 388 y 389.

en mi patria, creo que he de continuar en el puesto hasta que asegure un competente sucesor."

Los ferrocarriles fueron construidos como una prolongación de la red ferroviaria norteamericana. El desarrollo industrial de los Estados Unidos demandaba la explotación intensiva de los recursos naturales de nuestro país. De ahí que los ferrocarriles fueron proyectados no para integrar la nación, sino para saquear sus recursos. Su desarrollo, lo mismo que el de la industria eléctrica, se realizó en función de las necesidades de la minería y de la industria petrolera. Todas estas actividades estaban ligadas con una economía de exportación. El grueso de la inversión extranjera se concentraba en la minería (750 millones de dólares en 1910), mientras que las inversiones en ferrocarriles (200 millones de dólares) y en la industria eléctrica (150 millones) eran mucho menores.

Los ferrocarriles empleaban un gran número de obreros y empleados norteamericanos, que ocupaban los puestos superiores: maquinistas, conductores, despachadores de trenes, etcétera. A los mexicanos se les excluía sistemáticamente de los empleos mejor remunerados, que exigían cierta preparación técnica. Esta discriminación, que también ocurría en la industria minera y otras de capital extranjero, creó un sentimiento de disgusto y fue una de las causas importantes de las huelgas obreras a fines del siglo pasado y principios del presente.

Los obreros y empleados norteamericanos tenían experiencia sindical y estaban, además, organizados. Sus agrupaciones lograban mediante la presión colectiva mejores condiciones de trabajo para sus miembros. De estas agrupaciones estaban excluidos, por supuesto, los trabajadores mexicanos. Esto explica que los primeros conflictos obrero-patronales en los ferrocarriles hubiesen sido motivados por las demandas de los trabajadores norteamericanos. La influencia de estos hechos en los primeros pasos de la organización de los obreros ferrocarrileros mexicanos es indudable y se manifestó de diversos modos. Al principio, las empresas recurrieron al uso de trabajadores mexicanos para romper las huelgas de los empleados norteamericanos.<sup>2</sup> Estos hechos generaron la hostilidad mutua entre los trabajadores mexicanos y extranjeros, prueba del bajo nivel de la conciencia de clase de unos y otros.

Si al principio los trabajadores mexicanos de los ferrocarriles sirvieron de esquirolas en algunos casos, llevados por su disgusto contra la discriminación de que eran objeto, más tarde se lanzaron a la lucha ellos mismos no sólo para protestar contra esta discriminación, sino para demandar mejor trato.

<sup>2</sup> Citado por Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles en México*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974, p. 183.

Más de mil obreros se declararon en huelga en Toluca —escribe Barry Carr— por el maltrato que recibían de los ingenieros estadounidenses. Las huelgas de protesta por la discriminación de que se hacía víctimas a los mexicanos se fueron haciendo más y más comunes al llegar a su máximo la fiebre de construcción de ferrocarriles.<sup>3</sup>

En los últimos años del siglo pasado surgieron las primeras organizaciones sindicales ferrocarrileras mexicanas, las cuales copiaban los modelos e incluso las denominaciones de sus similares norteamericanas. En 1895 se fundó la Sociedad de Ferrocarrileros Mexicanos en Nuevo Laredo, Tamaulipas; en 1886 la Suprema Orden de Empleados del Ferrocarril Mexicano; en 1900 se fundó en Puebla la Unión de Mecánicos Mexicana, promovida por Teodoro Larrey, al que tuve la oportunidad de entrevistar en 1944; el mismo año se fundó en Aguascalientes la Unión de Caldereros.

En 1905, por iniciativa de un telegrafista jalapeño Ernesto Hernández Espejel, que trabajaba en Banderilla, Veracruz —y al que conocía y traté en 1948—, se organizó la Gran Liga de Ferrocarrileros Mexicanos, cuyo objetivo principal era la mexicanización de los ferrocarriles. La mexicanización significaba que se sustituyera el inglés por el idioma español como lenguaje oficial en los ferrocarriles; que los trabajadores nacionales tuvieran acceso a todos los empleos, si estaban capacitados para desempeñarlos, y que se pagara salario igual a mexicanos y extranjeros por igual trabajo. La acción de la Gran Liga tuvo eco en los Estados Unidos. Un periódico amarillista de aquel país, citado por Barry Carr, informó de la existencia de una cierta Liga antiyanqui cuyo objetivo era la eliminación de todos los trabajadores norteamericanos del sistema ferroviario mexicano.<sup>4</sup>

Las grandes huelgas del periodo 1906-1907 marcaron el principio de la decadencia de la dictadura porfiriana. En el caso de la huelga de Cananea, los intereses de clase de los trabajadores se enlazaban con la lucha contra el poder sin freno del capital extranjero, que podía exprimir al país con el apoyo de Díaz. Un tal Shepard, propietario de minas de oro y plata en Batopilas, Chihuahua, consideraba que la propiedad en México era "veinte veces más segura que en los Estados Unidos". La forma en que fueron masacrados los mineros huelguistas, con la ayuda de una fuerza norteamericana que penetró al país con autorización del gobernador porfirista de Sonora, le daban a Shepard fundamentos más que bastantes para su aserto. ¿Qué de extraño tiene que los

<sup>3</sup> Barry Carr, *El movimiento obrero y la política en México, 1910-1929*, t. II, México, SepSetentas, 1976, p. 36.

<sup>4</sup> Barry Carr, *op. cit.*, p. 36.

obreros y campesinos vieran en el estallido de 1910 la posibilidad de limitar la explotación brutal de que eran objeto?

La contribución de sangre de los obreros y campesinos a la revolución democrática y popular fue copiosa. Participaron en la lucha armada, en las acciones libradas por los magonistas en los días anteriores al desencadenamiento de la tormenta revolucionaria; lo hicieron también, más tarde, formando los Batallones Rojos, como consecuencia del pacto firmado entre la Casa del Obrero Mundial y Carranza, primer jefe del Ejército Constitucionalista, en 1915.

Pero la clase obrera careció de una perspectiva y de un programa propios. Y no sólo por su debilidad numérica, sino principalmente porque desde los primeros pasos de su organización sindical se habían encontrado bajo la influencia de las ideas anarquistas y liberales. El magonismo, esa variante mexicana del anarquismo, no pudo ofrecer a la clase obrera esa perspectiva viable revolucionaria que le permitiera convertirse en la fuerza dirigente del proceso revolucionario, para luchar con éxito por conducirlo hacia metas que superaran los marcos de la democracia burguesa. Ésta es la lección más importante que se deduce de aquel periodo inicial de la revolución. La persistente influencia de la ideología anarquista y el desconocimiento casi completo de la teoría revolucionaria socialista ha sido una de las causas de la evolución del movimiento obrero hasta su situación actual.

En 1918 se fundó la CROM, después de algunos intentos previos de unir a las organizaciones sindicales dispersas del país en una sola central obrera. Algunas sociedades gremiales ferrocarrileras formaron parte de esa central obrera. En 1920 se fundó la Confederación de Sindicatos Ferrocarrileros, auspiciada por Adolfo de la Huerta, secretario de Hacienda en el gobierno presidido por Álvaro Obregón y uno de los hombres que firmaron el Plan de Agua Prieta. La Confederación de Sindicatos Ferrocarrileros demandó el reconocimiento como representante de los ferrocarrileros por parte de la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México. El rechazo de su demanda originó la huelga ferrocarrilera de fines de 1921, que contó con el apoyo de Adolfo de la Huerta. Obregón, sin embargo, acusó a los líderes de la Confederación de realizar actos de sabotaje. Éstos se defendieron diciendo que los accidentes ocurridos en los ferrocarriles eran el resultado de la impericia de los esquiroleros. Era evidente la pugna entre dos de los hombres de la llamada "dinastía sonorensis".

Para dirigir la huelga se había integrado un Comité en el que participaban la CROM; la CGT, fundada ese mismo año, y la organización de los ferrocarrileros. Pero Morones, a espaldas de las otras dos organizaciones, se comprometió a suspender la huelga. Cuando Morones anunció unilateralmente el fin de la

huelga, los ferrocarrileros lo acusaron de traidor. Pero la huelga terminó sin que los ferrocarrileros lograran satisfacción a su demanda. Estos hechos explican por qué más tarde, en diciembre de 1923, al producirse la sublevación delahuertista, secundada por la mayor parte del ejército, ésta contara con la simpatía de la mayoría de los ferrocarrileros.

En 1926 se formó la Confederación de Transportes y Comunicaciones, en un esfuerzo por dar mayor cohesión a la organización de los trabajadores ferrocarrileros. La persistencia del gremialismo era una de las causas de la debilidad de la organización sindical de los ferrocarrileros. El esfuerzo por crear la CTC coincidió con la lucha contra la reducción de salarios y de personal propuesta por una comisión norteamericana, como resultado de las gestiones del gobierno para lograr un nuevo arreglo para el pago de la deuda ferrocarrilera. Para oponerse a ese propósito, los ferrocarrileros declararon la huelga, pero ésta fue secundada solamente por una parte de las sociedades gremiales, en primer lugar los mecánicos. Por esta causa la huelga fue derrotada.

La CROM, cuyo líder máximo, Morones, ocupaba entonces la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, traicionando una vez más los intereses de la clase obrera, reclutó esquirolas para romper la huelga. Con éstos formó la Federación Nacional Ferroviaria, con fines divisionistas. Miles de huelguistas quedaron fuera de servicio; aunque muchos de ellos pudieron reintegrarse al servicio posteriormente.

La derrota de la huelga de 1926, facilitada por la dispersión gremial, dio nuevo impulso a la lucha por la unidad de las diversas sociedades en un solo sindicato. A iniciativa de los ferrocarrileros comunistas se fundó la Liga Pro-Sindicato Único Ferrocarrilero. Era necesario vencer obstáculos que parecían insuperables para lograr la fusión de las sociedades gremiales en un solo sindicato. Cada una de esas sociedades era propietaria de bienes muebles e inmuebles que, en algunos casos, eran cuantiosos. Pero gracias a la tenacidad de los partidarios de la unificación ferrocarrilera, éstos lograron por fin coronar sus esfuerzos y a principios de 1933 quedó fundado el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, cuyo primer secretario general fue Alfredo Navarrete. Los Estatutos y la Declaración de Principios del Sindicato, aunque en forma un tanto confusa, expresaban el propósito de luchar por la abolición del régimen capitalista. Aunque siguieron publicándose algunos periódicos de interés para tales o cuales ferrocarrileros, pronto acogieron todos como su periódico principal a **Unificación Ferroviaria**, que había nacido junto con el Sindicato Único.

La CROM llegó a la cima de su poder y de su importancia política y sindical en 1928. Ese año se inició su decadencia y

desintegración. El asesinato del general Obregón y la consecuente crisis política que provocó, agudizaron la sorda pugna entre "obregonistas" y "callistas". En realidad, no sólo importantes grupos de obreros repudiaban a los líderes de la CROM por su ideología contraria a los intereses de la clase obrera, sino que otros intereses políticos, desde las más diversas posiciones, arremetieron contra la CROM en tanto que era la fuerza principal en que se apoyaba el Partido Laborista. Morones y el presidente Calles fueron acusados de ser autores intelectuales del asesinato de Obregón. Al asumir el licenciado Portes Gil la Presidencia Provisional de la República, cuya pugna con los líderes de la CROM era bien conocida, la ofensiva contra dicha central obrera arreció. Esta ofensiva no pretendía, en realidad, moralizar al movimiento obrero, sino allanar uno de los obstáculos opuestos a que se descargara sobre las espaldas de los trabajadores los efectos de la crisis económica, que ya se hacía sentir intensamente en el país.

La Federación Nacional Ferroviaria casi desapareció. Morones tuvo que renunciar a la Secretaría del Trabajo. La mayor parte de las organizaciones obreras que se habían separado de la CROM y una parte de la CGT formaron la Confederación General de Obreros y Campesinos, en octubre de 1933.

Los antecedentes expuestos arriba explican la desconfianza de los trabajadores ferrocarrileros hacia la CROM, desconfianza que continuó hacia la mayoría de los dirigentes de la CGOCM y a la que contribuyó el hecho de que los restos de la organización ferrocarrilera de la CROM, con Rodolfo Piña Soria al frente, fueran de los más empeñados en provocar las dificultades internas en la CTM, que condujeron a su escisión en 1937.

En la formación del Comité Nacional de Defensa Proletaria, en junio de 1935, el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros y todos los grandes sindicatos nacionales industriales jugaron un papel de primera importancia. Igual papel desempeñaron en el Congreso Constituyente de la CTM y en el primer año de vida de esa central sindical. Su apoyo a la candidatura de Miguel Velasco para la Secretaría de Organización, contra la de Fidel Velázquez, que sólo contaba con el apoyo de una parte de la CGOCM, estuvo motivada por el temor a que las prácticas viciosas que habían conducido a la CROM a convertirse en una rémora para la lucha de la clase obrera, se repitieran en la CTM, si ésta fuera controlada por dirigentes formados en aquella escuela. Es notable el hecho de que la escisión de la CTM en mayo de 1937 se produjera cuando abandonaron las reuniones del IV Consejo Nacional los representantes de casi todos los sindicatos nacionales industriales. La CTM bis se instaló en las oficinas del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros.

En mayo de 1936 el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros

presentó un pliego de demandas a los Ferrocarriles Nacionales. La falta de acuerdo en las pláticas con los representantes de la empresa dio motivo a que el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros declarara la huelga. Pero horas antes de que ésta estallara, circulaba ya la extra del periódico **El Nacional** con el fallo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, declarándola inexistente. Este fallo sorprendió a los trabajadores del país, pues el gobierno de Cárdenas había respetado escrupulosamente el derecho de huelga, y este respeto había sido una de las causas de las declaraciones de Calles y de la crisis política a que dieron lugar. El mismo día en que debía estallar la huelga, por la noche, se efectuó un agitado mitin en la Arena Nacional, que presidieron Juan Gutiérrez, Fidel Velázquez y Miguel Velasco. Los asistentes al mitin, en su mayoría ferrocarrileros, exigían que conforme al pacto refrendado por el Congreso Constituyente de la CTM, se declarara la huelga general en apoyo a la de los ferrocarrileros y como protesta por la agresión al derecho de huelga. El Partido Comunista, que había examinado el problema, consideró que el peligro de golpe reaccionario del callismo no había desaparecido. Compañeros ferrocarrileros de Durango informaron que el general Eulogio Ortiz, jefe de la Zona Militar en aquella entidad, sospechosamente había ofrecido su apoyo a la huelga, no obstante que se había distinguido siempre por su hostilidad y sus actos persecutorios en contra de los obreros y los campesinos. Los razonamientos que desaconsejaban llevar a cabo una huelga general fueron expuestos en el mitin. Recibidos con hostilidad por los asistentes al acto, fueron aceptados al fin. Los ferrocarrileros volvieron disciplinadamente al trabajo. Un mes después se llevó a cabo en todo el país un paro general que afectó toda la vida económica del país. Fue una demostración de fuerza y de disciplina y una eficaz forma de defender el derecho de huelga, sin hacer el juego a los planes reaccionarios del callismo. Los ferrocarrileros lograron, en un convenio posterior con la empresa, la satisfacción de la mayor parte de sus demandas.

La lección de aquel movimiento debe tenerse presente siempre que los dirigentes obreros se enfrenten a la necesidad de decidir sobre la conveniencia de recurrir o no a la huelga en los casos de conflictos obrero-patronales que afecten a servicios vitales. En estos casos deben tenerse en cuenta todos los elementos de la situación política y social del país y aun factores externos que influyan decisivamente en esa situación. Si los dirigentes sindicales se limitaran a seguir los impulsos espontáneos de los trabajadores, quienes sabiendo que tienen razón en sus demandas no siempre están en condiciones de sopesar todas las implicaciones de una huelga, dejan de ser dirigentes y se hacen responsables de

las derrotas infringidas a los trabajadores por una conducción equivocada de su lucha.

Durante el gobierno del general Cárdenas recibió un gran impulso la construcción ferroviaria. Se inició la construcción de las líneas Calzontzin-Apatzingán, Sonora-Baja California y Coatzacoalcos-Campeche. Además, por decreto del 13 de junio de 1937, se nacionalizaron los Ferrocarriles Nacionales de México, poniéndose así fin a la dualidad administrativa creada desde 1908, al quedar en poder del gobierno mexicano el 51 por ciento de las acciones. De 1908 a 1914 los Ferrocarriles Nacionales fueron administrados por el gobierno y en 1926 fueron devueltos a los propietarios extranjeros que poseían el 49 por ciento de las acciones. Finalmente, en 1937, quedaron total y definitivamente en poder de la nación, por virtud del mencionado decreto de Cárdenas.

En 1938 el gobierno decidió entregar al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros la administración de la empresa nacionalizada. Aunque en el primer momento el Partido Comunista vio con simpatía esa medida, la reunión plenaria de su Comité Central efectuada en octubre de 1938, la discutió ampliamente, adoptando una resolución, ratificada después por su VII Congreso, considerándola no aconsejable

porque ponía en peligro la independencia y la libertad de acción del Sindicato en la realización de sus verdaderas funciones, consistentes en el mejoramiento y el control de las condiciones de trabajo y en la defensa de los intereses de clase del proletariado.

El Partido Comunista se apoyaba en argumentos teóricos y en razonamientos concretos. La administración de una empresa por el sindicato correspondiente —señaló—, restringe la función principal de éste o, en el mejor de los casos, desdobra su personalidad, pues viene a ser al mismo tiempo defensor de los trabajadores y administrador, es decir, defensor de la empresa. Una función entra en conflicto inevitablemente con la otra, y el sindicato tiene que escoger entre la empresa y los trabajadores. Y es probable que abandone los intereses de los obreros por hacer triunfar la administración. La administración obrera, añadía, descentraliza y dispersa la economía en vez de organizarla y centralizarla, que es una condición del progreso económico y sin lo cual no puede pensarse seriamente en la perspectiva del socialismo.

En cuanto a los aspectos teóricos del problema, el Partido Comunista recordó la discusión que tuvo lugar en el Congreso del Partido Comunista de la Unión Soviética, en el que Lenin, oponiéndose al punto de vista de Trotski, en el sentido de que la industria fuera administrada directamente por los sindicatos, logró

la aprobación de una resolución en la que se asentó que si bien los sindicatos

...son una escuela de unificación, una escuela de solidaridad, una escuela de defensa de sus propios intereses, una escuela de la administración, una escuela de dirección... lo específico y lo central no es la administración, sino el lazo entre la administración estatal central, la economía nacional y las amplias masas de trabajadores.

Se citó también el trabajo de Lenin: "La Catástrofe Inminente y Medios de Combatirla", escrito en septiembre de 1917, todavía bajo el gobierno de Kerensky, en el que afirma que: "**El monopolio capitalista de Estado** representa la más perfecta preparación para el socialismo, es el último peldaño de la escalera que conduce al socialismo."

Así pues, al debatirse aquí el problema de la administración obrera en 1938, se dijo no a las tesis anarcosindicalistas de Trotski, y se apoyó el punto de vista de Lenin, que postulaba la centralización administrativa de las empresas en manos del Estado. Un trotskista vergonzante quiso salir del paso en aquella discusión diciendo que la centralización de las industrias administradas por los obreros podría hacerse "con criterio de clase; es decir, a través de las centrales sindicales". Y agregaba en tono triunfal: "¿Cómo concebir que quienes se pasan la vida hablando de unidad no puedan haber pensado en una cosa tan simple y tan clara?" En respuesta a esta aparente solución de la contradicción entre la dispersión implícita en la administración de las empresas por los sindicatos y la necesaria e inevitable centralización de la economía, se dijo entonces:

Sí, hemos llegado a algo muy simple y muy claro: el Estado sindicalista. Un Estado en cuyo seno tendríamos cuatro subEstados: la CTM, la CGT, la CROM y la otra CROM. ¿Quién pondría de acuerdo a estos cuatro Estados? ¿Cuál sería la fuerza extraña que regularía a estas cuatro grandes corporaciones sindical-industriales? Pero aunque tuviéramos una sola central obrera en el país, la centralización en sus manos de la administración de las empresas industriales no sería más que la sindicalización del Estado, dejando al margen del mismo a la inmensa masa de los campesinos, olvidando el papel del partido de la clase obrera como dirigente político de toda la clase y, a través de ella, de toda la población trabajadora, en las diversas etapas de la revolución.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Miguel A. Velasco, **La administración obrera en las empresas**, México, Editorial Popular, 1939, p. 9.

La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales terminó en 1940, constituyéndose la empresa descentralizada que siguió administrándolos.

Siendo ya presidente de la República Manuel Ávila Camacho, los trenistas agrupados en las llamadas Fraternidades de Maquinistas y Conductores efectuaron una serie de paros con demandas exclusivamente gremiales. Con motivo de esos paros los ferrocarrileros agrupados en el Partido Obrero y Campesino y los del grupo de Luis Gómez Z. se coaligaron y esto les permitió ganar el Comité Ejecutivo General del Sindicato, en el que Valentín Campa ocupó la Secretaría de Organización y Educación, y Gómez Z. la Secretaría General. Esta coalición tuvo evidentes resultados positivos, pues se logró un aumento de salarios de 10 por ciento, no obstante que el país se encontraba en guerra con los países del eje nazifascista; se integró una alianza de los tres más importantes sindicatos industriales y ésta movilizó al pueblo en la lucha contra la devaluación monetaria.

Aquella alianza probó la justeza del punto de vista que postula la conveniencia de que los obreros revolucionarios trabajen dentro de los sindicatos reformistas en vez de aislarse y formar agrupamientos sindicales minoritarios con el pretexto de luchar por la democracia sindical. Tan eficaz era la colaboración con los reformistas en el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros que, en 1950, el gobierno de Alemán, con el fin de llevar a cabo su política de capitalización del país, a base de una explotación sin freno de los trabajadores, para lo cual necesitaba contar con un movimiento obrero dócil, se vio obligado a usar la fuerza para someter a los grandes sindicatos industriales, pues sin ellos no podía llevar adelante su plan de fortalecer y enriquecer a la burguesía, poniendo a su servicio las grandes empresas del sector público de la economía. Para someter a esos sindicatos recurrió a la imposición de dirigentes espurios con el apoyo de la fuerza policiaca y de los dirigentes de la CTM. Se inició así en el movimiento obrero el llamado "charrismo", esto es, la imposición de líderes por medio de la fuerza. Los líderes de la CTM, en el colmo de la abyección, denominaron a Miguel Alemán: Primer Obrero de la Patria, precisamente cuando acentuaba la política funesta que condujo a la agudización extrema de las contradicciones sociales y al predominio del capital extranjero en la economía nacional.

**Las huelgas ferrocarrileras de 1958-1959.** En estas huelgas debemos distinguir por lo menos tres fases:

En la primera fase, se inicia un movimiento por aumento de los salarios. Para llevar adelante esta lucha se reunieron representantes de varias secciones del Sindicato en esta capital, en mayo de 1958, y formaron la Gran Comisión Pro-Aumento General de Salarios. Los dirigentes del Sindicato, herederos del golpe del

"charro" Díaz de León en 1950, se opusieron a dicha demanda, calificándola de exagerada, y declararon disuelta la Gran Comisión. Luego decidieron demandar a la empresa un aumento de salarios \$ 200.00 mensuales para cada trabajador, sin el propósito de organizar seriamente la lucha por lograrlo. La lucha por el aumento de salarios se fue convirtiendo, también, en una lucha contra los dirigentes sindicales que obstaculizaban de hecho las demandas obreras. Comenzando por la Sección 13, varias secciones del Sindicato resolvieron entonces llevar adelante su demanda respaldándola con paros de labores que comenzaron el 26 de junio de 1958. Gracias a una intensa labor de preparación y a la decisión de los trabajadores, el primer paro se efectuó en la fecha indicada y fue secundado por la aplastante mayoría de los trabajadores en todo el sistema. La empresa aceptó entablar pláticas con la Gran Comisión, las cuales tuvieron lugar la noche del 27 de junio, después del segundo paro. El primero de julio por la noche la Gran Comisión fue recibida por el presidente Ruiz Cortines, que les propuso una solución intermedia entre la cantidad de \$ 250.00 a que habían reducido los trabajadores su demanda, y la oferta máxima de la empresa de \$ 180.00. Les sugirió concretamente una transacción a base del aumento de \$ 215.00 mensuales para cada trabajador.

Esto significaba, desde todos los puntos de vista, una gran victoria de los trabajadores. Y así lo vieron casi todos los delegados que entrevistaron al presidente y la gran masa de ferrocarrileros reunidos en la explanada de la Estación de Buenavista para esperar el informe de sus representantes. Vallejo, sin embargo, subrayó posteriormente que fue el único que se opuso a la proposición del presidente, mientras que los demás delegados la aceptaron "sin consultar a los trabajadores". Pero éstos, según relata Vallejo, recibieron aquel arreglo con júbilo. ¿Quién se equivocó entonces? No fue la mayoría, supuestamente blandengue, los delegados que aceptaron la proposición, sino Vallejo con su intransigencia a ultranza.

He aquí cómo relata el propio Vallejo los hechos:

Para poner a consideración de los ferrocarrileros el ofrecimiento, le pedí al Presidente que nos concediera un día para resolverle. Se negó rotundamente, manifestándonos en tono autoritario que su proposición no se discutía. Ante esta amenaza y como me di cuenta que los demás delegados tenían intenciones de aceptarla inmediatamente, volví a pedirle que nos diera, cuando menos, la oportunidad de reunirnos en uno de los salones para tener un cambio de impresiones. Accedió a esta solicitud, pero casi no hubo polémica, porque con mi única oposición, los demás convinieron en que, sin consultar

a los trabajadores, se aceptaran los \$ 215.00 de aumento. Así le notifiqué la decisión al Presidente y a pregunta especial que se le hizo, contestó, dirigiéndose al Gerente Amorós, que el aumento era al tabulador.

Esa misma noche se suspendieron los paros, e informé, en una espontánea y grandiosa concentración de ferrocarrileros en la explanada de la Estación de Buenavista, sobre la forma como había quedado solucionado el problema y el monto del aumento.

Fue una noche de fiesta y alegría proletaria, de entusiasmo y desbordamiento popular.<sup>6</sup>

La victoria en la lucha por el aumento de salarios preparó la victoria de la lucha por restablecer la democracia sindical en el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros. A iniciativa de diversas secciones del Sindicato se constituyó la VI Convención General Extraordinaria, la cual eligió un Comité Ejecutivo Provisional y acordó reducir las cuotas sindicales. Se reunió a partir del día 26 de ese mismo mes. Los paros comenzaron a hacerse efectivos el 31 y terminaron después que el secretario de Trabajo, para poner en práctica el acuerdo a que se había llegado entre la empresa y el sindicato, dictó un acuerdo para que se efectuaran elecciones directas en todos los centros de trabajo, con el fin de que los trabajadores decidieran libre y democráticamente quiénes serían sus representantes. El gobierno, que estaba decidido a mantener a los dirigentes del Sindicato, recurriendo si fuera necesario a la fuerza, se plegó no obstante a la demanda de celebrar el plebiscito, en vista del clamoroso repudio de los trabajadores hacia aquellos dirigentes. Pero las medidas de fuerza que se sabía estaban listas para reprimir la lucha de los ferrocarrileros, debían tenerse presentes al normar la acción futura de los trabajadores. El plebiscito se llevó a cabo y representó un triunfo aplastante del Comité Ejecutivo encabezado por Vallejo. Así se consumó la segunda victoria de los ferrocarrileros en esta primera fase de los conflictos de 1958-1959.

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

<sup>6</sup> Demetrio Vallejo, *Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México*, México, 1967, p. 20.

revisión del contrato colectivo de trabajo en los Ferrocarriles Nacionales. Las demandas económicas planteadas por el Sindicato eran cuatro y en vista de que en las pláticas de avenimiento no se registraban progresos, se emplazó la huelga, que estallaría el 25 de febrero de 1959, si no se lograba antes un acuerdo. La víspera de ese día el gobierno hizo una última proposición para conjurarla, pero olvidando los hechos recientes, el Comité Ejecutivo del Sindicato resolvió ignorar esas proposiciones porque no se satisfacían totalmente las demandas obreras y porque, como explicó Vallejo posteriormente, "aceptarlas daría pábulo a que los ferrocarrileros consideraran nuestra actitud como una traición de tipo charrista; y segundo, porque desde el punto de vista jurídico, la revisión del contrato como causa legal de la huelga era impecable...".<sup>7</sup> Perdía de vista que una huelga de esa importancia adquiriría necesariamente un carácter político, que el gobierno aceptaba la mayor parte de las demandas y de que estaba en marcha una furiosa campaña contra el sindicato, facilitada por torpes errores atizados, sin duda, por los propios agentes provocadores al servicio de los enemigos del Sindicato, muy numerosos por cierto. En esa situación, era aconsejable prorrogar el comienzo de la huelga, a fin de que los trabajadores debidamente informados pudieran decidir lo más conveniente.

Ante el rechazo de sus proposiciones, el gobierno, a través de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, declaró inexistente la huelga minutos antes de que estallara. Nadie ignoraba, y menos Vallejo, que al tomar esa decisión el gobierno tenía preparado todo el dispositivo de fuerza para romper la huelga. En una reunión de dirigentes del Partido Obrero Campesino opinamos, contra el punto de vista de Vallejo, que debía ordenarse la reanudación del trabajo, informar a los trabajadores de la situación y, eventualmente, volver a emplazar la huelga para buscar una transacción. El Sindicato tenía por delante una gran tarea por realizar hacia dentro y hacia fuera de sus filas. Había que transformar la firmeza y combatividad de los ferrocarrileros en una actitud política conscientemente revolucionaria. Y había que llevar adelante el proceso de recuperación del movimiento obrero, cuyo primer paso había sido la derrota de los dirigentes "charristas" del Sindicato. Vallejo aceptó nuestras opiniones pero a condición de que el presidente López Mateos ratificara la proposición del gobierno desoída por el Sindicato. Consultados por Vallejo, los cuerpos directivos del Sindicato aprobaron ese plan. El presidente López Mateos entrevistado por el licenciado Mario Pavón Flores, asesor legal del Sindicato y dirigente del Partido Obrero Campesino, para saber si estaba dispuesto el gobierno a sostener su última proposi-

<sup>7</sup> *Ibid*, pp. 40-41.

ción, la ratificó y ordenó al secretario del Trabajo que reuniera a las partes para que se firmara el convenio. Los trabajadores reanudaron el trabajo, y el Sindicato obtuvo una nueva victoria. Es extraño que Vallejo afirmara, primero, que la aceptación de las proposiciones del gobierno federal hechas el 24 de febrero, en vísperas del estallido de la huelga, hubiera dado lugar a que los trabajadores lo acusaran de traición, y luego calificara la firma del convenio con la empresa, sobre esas mismas bases, como “un triunfo espectacular”.<sup>8</sup> Una vez más: ¿quién se equivocaba? Algunos “analistas” lamentaban que la firma de aquel pacto y la vuelta al trabajo se hayan producido “cuando todo el mundo pensaba que la dirección del sindicato se mantendría firme hasta lograr lo que se había propuesto”.<sup>9</sup>

En la tercera fase del conflicto, a la que me referiré enseguida, fue precisamente esa “firmeza”, que pierde de vista los objetivos inmediatos y a largo alcance del movimiento obrero, la que condujo a los ferrocarrileros y, con ellos, a todo el movimiento obrero a la tremenda derrota de la que todavía no se reponen totalmente.

En marzo de 1959 se planteó la revisión del contrato colectivo de trabajo en el Ferrocarril Mexicano, el del Pacífico y la Compañía Terminal de Veracruz. Una serie de hechos mostraban que Benjamín Méndez, gerente general de los Ferrocarriles Nacionales de México, era el instrumento de las fuerzas interesadas en echar por tierra las victorias precedentes de los trabajadores ferrocarrileros. Este siniestro personaje, actuando como un verdadero provocador, trató de empujar al Sindicato a los actos irreflexivos. Influyó en el gobierno para no seguir la vía de los arreglos conciliatorios para resolver las demandas del Sindicato, que se habían reducido a dos: poner fin a las violaciones al contrato y el pago de 16.66 por ciento sobre el aumento de \$ 215.00 que se había logrado desde la primera fase del conflicto. Por otra parte, desde el momento mismo en que se planteó la revisión de los contratos, el Sindicato declaró que si había necesidad de ir a la huelga para respaldar esas demandas, se iría. Más aún, anunció que en esta vez la huelga tendría la solidaridad inmediata de los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales. Estas manifestaciones públicas no hacían más que facilitar la obra provocadora de Benjamín Méndez y caldear más la atmósfera en que se presentaba el conflicto.

El 25 de marzo estallaron las huelgas en los ferrocarriles Mexicano y Pacífico y en la Terminal de Veracruz y, al mismo tiempo, sin dar margen a posibles arreglos conciliatorios, se lanzó

<sup>8</sup> *Ibid.*, pp. 42-43.

<sup>9</sup> Antonio Alonso, *El movimiento ferrocarrilero en México, 1958-1959*, México, Ed. Era, 1972.

a los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales al primer paro de media hora. Esto es lo que quería Benjamín Méndez para respaldar su insistente demanda de que el gobierno usara la fuerza para aplastar la lucha de los trabajadores. Todavía hubo un intento de establecer el contacto entre las partes, por gestiones del Sindicato ante el secretario de Gobernación. Se efectuó una entrevista el 28 de marzo, en la que los representantes oficiales propusieron que se suspendieran los paros en los Ferrocarriles Nacionales para reanudar las pláticas a fin de dar solución a las huelgas en las otras tres empresas afectadas por el paro. Esta proposición fue rechazada si no se reinstalaba al mismo tiempo a los trabajadores destituidos provocadoramente por Benjamín Méndez y se ponía en libertad a los detenidos. Ese rechazo fue de funestas consecuencias, como lo reconoció el propio Vallejo tardíamente. Esa misma tarde el gobierno decidió poner en marcha todo el aparato represivo que tenía dispuesto desde la primera fase del conflicto.

Vallejo relata su aprehensión en el restaurante anexo al edificio sindical en forma reveladora de su afán de aparecer como el denodado combatiente al que le fallan una y otra vez sus acobardados seguidores:

...como a las cinco de la tarde fui aprehendido en el restaurante anexo al edificio del Sindicato, en unión de los compañeros Hugo Ponce de León Rodríguez y Alejandro Pérez Enríquez. Yo hice resistencia y estuve forcejeando con mis aprehensores, esperando que los vigilantes sindicales de nuestras oficinas y los cincuenta o sesenta trabajadores que se hallaban en el interior del edificio salieran a auxiliarme; pero nada de esto sucedió, pues parece que la indecisión y el temor cundió entre ellos, a tal extremo que allí se quedaron hasta que llegaron a detenerlos como tortolitos dentro de una trampa.<sup>10</sup>

Tal parece —dice más adelante Vallejo— que su aprehensión fue la que aseguró el éxito de las medidas represivas, descabezando el movimiento, lo cual es una manera de remarcar la idea de que todo el proceso de las luchas ferrocarrileras de 1958 y 1959 se desarrolló y concluyó en torno del “jefe” de aquel movimiento.

Tal como estaban las cosas en el momento en que los representantes del gobierno pusieron como condición para reanudar las pláticas conciliatorias entre el Sindicato y las empresas la suspensión de los paros en los Ferrocarriles Nacionales, era aconsejable, a todas luces, aceptar esa condición, pues las demandas básicas que se ventilaban no tenían importancia esencial para el Sindicato o

<sup>10</sup> D. Vallejo, *op. cit.*, pp. 47-48.

para los trabajadores. La reanudación de las pláticas hubiera creado una situación insostenible para Benjamín Méndez, que cifraba el éxito de sus planes en la confrontación de fuerza que había venido provocando afanosamente. No escapaba al propio Vallejo, por otra parte, la existencia de todo el plan represivo, listo para ponerse en marcha si no se alcanzaba ningún acuerdo. Además, el hecho de iniciar los paros en los Ferrocarriles Nacionales, que se convirtieron pronto en un paro total indefinido, simultáneo a las huelgas en el Mexicano, el Sudpacífico y la Terminal de Veracruz, fue también un error que pudo evitarse sin sacrificio de los intereses obreros y de la dignidad sindical. Estos errores fueron reconocidos por Vallejo tardíamente. Años más tarde escribiría que estuvo en las manos del Sindicato, como lo sostuvo oportuna y lealmente el Partido Obrero y Campesino,

convencer a los trabajadores de los Ferrocarriles del Pacífico, Mexicano y Compañía Terminal de Veracruz, que dejaran pendientes, para plantearlas en la revisión de sus contratos, la reclamación del 16.66 por ciento sobre los \$ 215.00, ya que en las violaciones contractuales existía la posibilidad de que serían resueltas; o sea, que estuvimos en condiciones de no emplazar las huelgas o, cuando menos, después de emplazarlas, limitarlas, lo que tampoco hicimos.<sup>11</sup>

Pero la comisión de estos errores se debió principalmente a una apreciación errónea del carácter y de los fines concretos de la lucha de los trabajadores ferrocarrileros en el periodo 1958-1959, derivada de una caracterización errónea de la situación política y de las fuerzas en juego en aquellos conflictos. Calificar el gobierno de López Mateos como un gobierno reaccionario enmascarado con una fraseología democrática, conducía no a la búsqueda de un arreglo negociado de las huelgas, sino a un endurecimiento de las posiciones sindicales, que tenía que llevar a una solución de fuerza que, como era previsible, tendría los desastrosos resultados que conocemos. De esa misma falsa apreciación política se derivó la afirmación alegre de que el aplastamiento de las huelgas ferrocarrileras en 1959 significó, al fin de cuentas, una victoria, puesto que había permitido arrancar al gobierno su máscara democrática. Si la caracterización del gobierno hubiera sido cierta, habría reprimido las luchas ferrocarrileras desde sus primeras fases. Un análisis objetivo de la conducta seguida por el gobierno demuestra que prefirió, cuando fue posible, la solución conciliatoria de los problemas, a pesar de la gritería reaccionaria, a la que se sumaban los líderes de la CTM y de otras centrales obreras y algunos sectores oficiales. Y del mismo modo como se habían podido resolver las demandas de los ferrocarrileros en las primeras fases de aquellas luchas, se hubieran podido resolver también las que motivaron las huelgas en el Mexicano y el Sudpacífico. Atribuir la

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 59.

derrota de aquellas huelgas sólo a las medidas represivas, es eludir la obligación esencial de analizar la forma en que fueron conducidas. Éste fue el error del Partido Comunista en aquel momento.

Han transcurrido diecisiete años desde aquella derrota. El gobierno, siguiendo la máxima de que para que la cuña apriete ha de ser del mismo palo, ha entregado la Gerencia General de los Ferrocarriles Nacionales de México al hombre que ha demostrado ser el instrumento idóneo para impedir que el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros recupere su sitio de avanzada del movimiento obrero de México. Pero el grupo que encabeza Gómez Z. es incapaz de mantener su dominio en otra forma que no sea la corrupción, la supresión de la democracia sindical, la represión sistemática de la crítica a sus actos. El Sindicato ha sido convertido, como la mayoría de los sindicatos, en un peso muerto, inútil para llevar a cabo cualquier política de rescate de los recursos básicos del país saqueados por el imperialismo, de limitación del poder económico y político de la gran burguesía, de operación eficaz y honesta, en interés del pueblo y de la nación, de uno de los servicios vitales para la vida económica del país.

La oposición democrática y revolucionaria en el seno del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros está dividida. Los intentos de coalición entre el Consejo Nacional Ferrocarrilero, el Movimiento Sindical Ferrocarrilero y Acción Sindical tropieza con obstáculos como el caudillismo y la estrechez sectaria. Sin abandonar los esfuerzos para sostener esta coalición y para dotarla de un programa de largo alcance, sería deseable que la izquierda se propusiera un trabajo sistemático de propaganda; de lucha por derrotar la ideología burguesa en que se sustenta el control burocrático que ejerce el grupo que detenta la dirección del Sindicato Ferrocarrilero; de organización de círculos que combinen el estudio y la acción práctica en todos los centros de trabajo y especialidades del sistema, para luchar por el restablecimiento de la democracia sindical.