

---

# La lucha contra el "charrismo" en el STFRM. Las jornadas de junio de 1958\*

Maximino Ortega Aguirre

\* Este trabajo es parte de una investigación más amplia que el autor ha llevado a cabo sobre *estado y movimiento ferrocarrilero en 1958 -1959*.

## I. Antecedentes

**A** pesar de su expresión fenoménica, la insurrección ferrocarrilera de 1958 no es un evento casual y espontáneo. Todo lo contrario: es fruto del sucesivo y permanente eslabonamiento de pequeñas y renovadas contiendas en las que se va forjando la voluntad colectiva de clase; se van delineando formas y métodos de acción; se van afirmando los equipos dirigentes, y produciéndose simultáneamente el desgaste paulatino de las instancias de dominación y el aislamiento cada vez más amplio de sus titulares respectivos.

En sus líneas más generales, dicho proceso de gestación se documenta en este primer capítulo, destinado a presentar los antecedentes inmediatos del movimiento ferroviario de 1958-1959.

### *El "charrazo" de 1948*

Durante el gobierno de Avila Camacho, el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) se caracterizó por su independencia y combatividad frente al poder público.

En un momento en que la casi totalidad de las organizaciones renunciaban al derecho de huelga y aceptaban pasivamente que los costos de la industrialización recayeran sobre las espaldas de los trabajadores, el STFRM, junto con los mineros y petroleros, asumió una posición diferente.

Entre 1942 y 1943 se distinguió por llevar a cabo enérgicas acciones a favor de sus agremiados,

encabezar el descontento de cientos de miles de trabajadores y alentar su movilización decidida<sup>1</sup>.

Para neutralizar las actividades del STFRM, el gobierno promovió en 1945, la división dentro de la organización. En efecto, las especialidades de trenistas y caldereros se separaron con un setenta y cinco por ciento de sus componentes, formando la Fraternidad de Trenistas y la Hermandad de Caldereros. La división, sin embargo, se terminó un año después, luego de una lucha que resultó sangrienta y en la que murieron trabajadores de diferentes secciones del sistema. Cabe señalar asimismo, que mientras permanecieron las citadas organizaciones, sus dirigentes sabotearon todas las luchas del sindicato.

Ya para 1946-1949, el auge de años anteriores daba paso a una baja de la actividad económica, producida principalmente por factores externos, sobre todo en los años 1946-1947.

La nueva coyuntura económica agravó, desde luego, las ya de por sí difíciles condiciones materiales de vida de los trabajadores, tanto por lo que se refiere a salarios y costo de la vida obrera, como a los despidos que suscitó la decisión del gobierno

<sup>1</sup> En febrero-marzo de 1942, los ferrocarrileros realizaron una serie de huelgas breves demandando aumentos salariales. La administración elevó los salarios en un 10%.

En 1943, los ferrocarrileros suspendieron varias veces el trabajo, obteniendo del gobierno aumento de salarios. El 12 de agosto de este mismo año, organizaron un mítin de masas en el que exigieron se pusiera fin al alto costo de la vida, se elevaran los salarios, se reorganizara la administración de los ferrocarriles y se destituyera a los secretarios de Hacienda y Comunicaciones. En septiembre llevaron a cabo huelgas en varias líneas del ferrocarril. (S.I. Semionov, "México durante el período de Avila Camacho" en *Ensayos de Historia de México*, Ed. de Cultura Popular, México, 1977, pp. 119-122 y 129-130).

de Miguel Alemán de modernizar algunas empresas del sector estatal.<sup>2</sup>

En estas circunstancias, los conflictos obreros con el capital prosiguieron; arreció la tendencia desintegradora de la CTM, y se hizo más intenso, por otra parte, el enfrentamiento entre ésta y los sindicatos nacionales de industria: ferrocarrileros, petroleros y mineros.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> El promedio general del salario real semanal a pesos constantes de 1939 en el Distrito Federal, bajó de 28.44 en 1939 a 14.5 pesos en 1946, para luego mantenerse casi constante hasta 1952. Y mientras el salario bajaba la mitad, el costo de la vida obrera se incrementó cinco veces. En un estudio de Nacional Financiera se registra que el costo de la vida obrera con base 100 para 1935, se incrementó de 144.8 en 1939 a 386.1 en 1946, subiendo a 664.4 en 1952. (Nacional Financiera, *50 años de Revolución Mexicana en cifras*, México, 1963, p. 109 y *Coyoacan*, Revista marxista latinoamericana, enero-marzo de 1978, No. 2, Ricardo Pascoe y Jeffrey Bortz, "Salarios y clase obrera en la acumulación de capital en México", p. 89).

<sup>3</sup> El proceso de fragmentación de la CTM, que para 1947 presentaba características alarmantes, siguió el curso siguiente: en enero de 1941 abandonaron sus filas 67 sindicatos del D.F.; en marzo de 1942, defecionaron masivamente los sindicatos del Estado de Veracruz, y el Sindicato Unico de Trabajadores de la Industria del Pan; asimismo, el Sindicato de Trabajadores de Hoteles, Restaurantes, Cantinas, Cafés y Similares. En 1943 se escindió de la Federación de Trabajadores del D.F., un grupo de sindicatos que posteriormente formaron la Federación Libertaria de Obreros y Campesinos; en julio de 1944, amplios grupos de sindicatos y federaciones formaron, al interior de la central, el Bloque Reivindicador de la CTM; en 1945, la Federación de Obreros y Campesinos del Estado de México, rompió con dicha central. Otras agrupaciones, que igualmente plantearon su separación, fueron las de los estados de Guerrero, Nuevo León y Puebla. Además de otras deserciones menores, ocurridas en 1946, se constituyó, poco antes del IV Congreso de la CTM, la Confederación Nacional del Trabajo. En 1947, los ferrocarrileros se marcharon de la central.

Las diferencias de opinión y la lucha por la hegemonía en el movimiento obrero —que sostenían desde años atrás las direcciones sindicales de la CTM y el STFRM—, hicieron crisis en 1947 días antes de la celebración del IV Congreso cetemista, cuando el STFRM abandonó la central y convocó y formó una nueva organización sindical: La Central Unica de Trabajadores (CUT).

La constitución de la CUT fue un hecho importante. Las organizaciones que inicialmente la integraron, comprendían fuerzas obreras significativas: Sindicato Ferrocarrilero, Sindicato Telefonista, Federación Nacional de Trabajadores de la Industria Eléctrica, Sindicato Nacional de Trabajadores de la Aviación, Sindicato Nacional de Trabajadores de Cemento y Similares, Sindicato de Tranviarios, Sindicato de Trabajadores de Productos de Maíz, Sindicato de Trabajadores de Aguas Gaseosas, etcétera. Posteriormente se afiliaron a la CUT los sindicatos de mineros y petroleros.

Paralelamente a la fragmentación de la CTM, se formaron centrales obreras que, en la mayoría de los casos, se le oponían. Para 1947, eran ya nueve las centrales fuera de la CTM: 1) Confederación Proletaria Nacional (CPN), dirigida por Enrique Rangel; 2) Confederación Nacional del Trabajo (CNT), dirigida por Eucario León; 3) Confederación de Obreros y Campesinos de México (COCM), de la cual Mario Suárez dirigió la fracción anticetemista; 4) Confederación General de Trabajadores (CGT), ligada a la American Federation of Labor; 5) Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), dirigida por Luis N. Morones; 6) CTM "depurada", dirigida por Tomás Palomino Reyes; 7) Confederación de Obreros Católicos (COC), influenciada por el arzobispo de México; 8) Confederación Nacional de Electricistas, dirigida por Juan José Rivera y 9) Central Unica de Trabajadores (CUT), dirigida por Luis Gómez Z. (Javier Aguilar y Lourdes Quintanilla Obregón, *Estado y clase obrera en México 1938-1948*, México, 1977, mimeo., pp. 40-42 y 47).

Fiel a su línea de conducta, el STFRM organizó desde la CUT, y a través de ella, grandes manifestaciones populares contra el alza del costo de la vida y contra el Plan Clayton, proyecto norteamericano que pretendía abatir las barreras arancelarias en toda América Latina.

A mediados de 1948, el STFRM impulsó una intensa campaña de masas contra la devaluación del peso. Lanzó igualmente, por estas mismas fechas, la iniciativa de convocar a un gran congreso constituyente de una nueva central obrera para los días 3 y 5 de diciembre de 1948.<sup>4</sup>

El gobierno de Alemán decidió, entonces, que había llegado el momento de someter al sindicato ferrocarrilero. Sus propósitos resultaron favorecidos por dos debilidades de la organización. En primer lugar, la poca consistencia interna de la dirección sindical.<sup>5</sup> En segundo lugar, la debilidad interna del sindicato, a causa de la división sufrida en 1945 y una cierta inconformidad de los trabajadores respecto de la administración sindical.<sup>6</sup>

<sup>4</sup> Mario Gil, *Los ferrocarrileros*, Editorial Extemporáneos, México, 1971, p. 146.

<sup>5</sup> En 1948, la dirección sindical no era homogénea, coherente; era una representación emanada del acuerdo de las corrientes sindicales actuantes en el seno de la organización y que, transitoriamente, habían diferido sus discrepancias, aunque, en muchas ocasiones, estas discrepancias afloran. Estas corrientes eran dirigidas por Luis Gómez Z., Valentín Campa y Piña Soria. (Jesús Topete, *Terror en el Riel*, Editorial Cosmonauta, México, 1961, p. 15).

<sup>6</sup> Con la bandera de la moralización sindical, Díaz de León obtuvo el consenso de los trabajadores para dar el "charrazo" y es que "Efectivamente, en el seno del Sindicato había inmoralidades. De largos años atrás, éstas se cometían en abundancia, tanto en las secciones del Sistema como en la propia Dirección Nacional. Desde la gestión del Ejecutivo anterior, o sea en el que fungieron Gómez Z. y

Las acciones del gobierno para someter al STFRM principiaron el 28 de agosto de 1948, cuando Jesús Díaz de León, secretario general de la organización, acusó ante la Procuraduría General de la República a Valentín Campa y al propio Gómez Z. por un desfalco de cien mil pesos. El 13 de octubre, el Comité Ejecutivo General y el Comité de Vigilancia y Fiscalización del STFRM acordaron la suspensión temporal del secretario general por "querer dividir al sindicato en complicidad con el gobierno". Al día siguiente, Jesús Díaz de León, apoyado en el ejército y la policía, tomó por asalto las oficinas generales. A la toma de los locales sindicales siguió una campaña supuestamente moralizadora que encontró apoyo en la secciones de provincia. Al mismo tiempo, la Secretaría del Trabajo reconoció a Díaz de León como secretario general del Sindicato Ferrocarrilero, siendo depuesto Quintana Medrano que fungía como su sucesor. Para el 26 de octubre, Gómez Z. era encarcelado junto con varios dirigentes sindicales.

Ante la ofensiva gubernamental, los sindicatos aliados al STFRM (mineros, petroleros, telefonistas, etc.) poco pudieron hacer. Golpeado el organismo más activo, con los dirigentes encarcelados y otros ocultándose de la policía, el resto no fue capaz de coordinar una acción al menos defensiva. Todo había terminado, la integración de los sindicatos nacionales de industria al sistema de dominación

Campa, la cosa había amainado un tanto; pero no por eso se habían podido evitar del todo, pues el vicio estaba demasiado arraigado".

"El naciente 'charrismo' tenía razón en eso: efectivamente, en el seno del aparato sindical había inmoralidades. . ." (Luciano Cedillo, *De Juan soldado a Juan rielero*, Publicaciones Mexicanas, México, 1963, pp. 39 y 40).





sindical se iniciaba. Eran los últimos días del mes de octubre de 1948.

Luego de someter al sindicato, el gobierno de Alemán puso en práctica un conjunto de medidas destinadas a consolidar su dominación sobre los ferrocarrileros.

Los dirigentes representativos de corrientes sindicales fueron encarcelados o expulsados del sindicato. Luis Gómez Z., como ya se señaló, fue encarcelado, permaneciendo en prisión varios meses. A Valentín Campa se le improvisó un proceso por el supuesto delito de "desfalco" de 206 mil pesos que se habían gastado en la organización de la CUT. Se le acusó, además, de un supuesto acto de sabotaje en Guadalajara. Sentenciado a ocho años de cárcel, Campa tuvo que permanecer bajo rejas poco más de cuatro años. Acusado de complicidad con Campa, Rogelio Flores Zaragoza, secretario de organización del STFRM, también fue encarcelado.

El control de la empresa sobre los trabajadores se reforzó a través de modificaciones contractuales diversas. El nuevo gerente de los Ferrocarriles Nacionales, Lic. Manuel R. Palacios, "planteó un conflicto de orden económico, ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. Las modificaciones contractuales impuestas al sindicato autorizaban a la empresa a cubrir o no las vacantes, según su criterio, a suprimir divisiones, talleres, corridas de trenes, hacer doblar la jornada del personal, etc."<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Véase: *Auto Dictado por la H. Junta Federal de Conciliación y Arbitraje con fecha 16 de noviembre de 1948, en relación con el Conflicto de Orden Económico planteado por los Ferrocarriles Nacionales de México*, 8 pp. (folleto). Es claro, además, que las modificaciones contractuales impuestas por el gobierno y aceptadas por Díaz de León, no eran sino parte de las recomendaciones sugeridas por la co-

Las estructuras de representación sindical también se modificaron en atención a las nuevas necesidades de control. En las secciones y delegaciones dejaron de celebrarse elecciones, imponiéndose en su lugar la rotación de los puestos de representación, entre un grupo reducido de burócratas sindicales, designados desde el Ejecutivo General.

Y para apuntalar el nuevo orden sindical, se fomentó la corrupción y la desmoralización de los trabajadores. Las necesidades laborales fueron sometidas al manejo político de la burocracia sindical en formación. La disidencia más mínima fue aplastada; la cláusula de exclusión, usada numerosas veces, lo mismo que la policía y el ejército; jefes y oficiales, por su parte, implantaron sistemas de disciplina sumamente arbitrarios.<sup>8</sup>

Para 1952, después de cuatro años de "charismo", el control del Estado sobre el STFRM era un hecho consumado.

Durante las gestiones sindicales de Díaz de León y David Vargas, el control de los trabajadores se tradujo en una paulatina y constante destrucción del contrato colectivo de trabajo que "tantas luchas y sacrificios" había costado a los ferrocarrileros. Y no fue sino hasta mediados de 1953 cuando éstos dieron muestras de empezar a recuperarse de la derrota sufrida en 1948, y manifestarse en defensa de sus derechos.

misión cuatripartita designada por Alemán, algún tiempo atrás, para estudiar la situación de los Ferrocarriles. Según esta comisión, la reorganización de los Ferrocarriles debía darse sobre la base del reajuste de personal y salarios, puesto que el servicio, se decía, podía sostenerse con doce mil plazas menos. (Mario Gill, *op. cit.*, p. 148).

<sup>8</sup> Jesús Topete, *op. cit.*, p. 21.

*El movimiento "tortuguista" de 1954*

El 7 de agosto de 1953 se dio a conocer el acuerdo firmado a espaldas de los trabajadores, entre el "charro" David Vargas Bravo y la empresa de los F.C. Nacionales para modificar el contrato de trabajo. Las modificaciones imponían penas muy severas a los responsables de accidentes. Se acordaba, asimismo, el funcionamiento de una Comisión Mixta de Apelaciones Disciplinarias, cuyos fallos serían inapelables, supliendo de hecho a los Tribunales del Trabajo. La Comisión quedaba presidida por un empleado designado por la empresa.<sup>9</sup>

Los trabajadores afectados —patieros, garroteros, fogoneros, maquinistas, mayordomos y jefes de patio—, decidieron unirse y luchar. La sección 19 de Monterrey y otras del norte propusieron una reunión de representantes de todas las secciones para tomar acuerdos en relación con el nuevo convenio. Luego de numerosas asambleas seccionales, la reunión se efectuó en Querétaro y, posteriormente, con el mismo objeto, en la Ciudad de México, del 6 al 10 de junio de 1954.<sup>10</sup> En esta última reunión, se acordó entregar al Ejecutivo General un pliego petitorio, donde se demandaba, entre otras cosas, la firma de un contrato para los auxiliares de locomotoras y la reglamentación de la fuerza diesel que ya estaba desplazando personal.

<sup>9</sup> Mario Gill, *op. cit.*, p. 156; Max Ortega, "Estado y Movimiento Obrero (1940-1959)" en *Memoria del Primer Coloquio Regional de Historia Obrera*, CEHSMO, México, 1977, p. 87; *El Universal* 15 de enero de 1954. Sección Editorial. "Prestigio y orden".

<sup>10</sup> Mario Gill, *op. cit.*, p. 156.

El pliego debía ser negociado con la Gerencia de la empresa.<sup>11</sup>

A medida que pasaba el tiempo y que el Ejecutivo General no hacía nada por obtener las demandas de trenistas y patieros, crecía el descontento y se hacía más fuerte el rechazo al convenio del 7 de agosto. En estas condiciones, el gobierno de Adolfo Ruiz Cortines ordenó la ocupación de los locales sindicales por las fuerzas armadas para impedir las reuniones de los rieleros. Se buscaba impedir, igualmente, que el movimiento se generalizara al resto de las especialidades hasta abarcar al conjunto de los trabajadores.

Ante la situación, los trenistas y patieros decidieron aplicar en el trabajo las disposiciones del Reglamento de Transporte y Seguridad y los Boletines y Contratos de Trabajo en vigor. A las 12 horas del 10 de septiembre de 1954 se inició el movimiento "tortuguista" en las líneas nacionales. No se trataba, en realidad, de realizar con lentitud las labores normales sino, simplemente apegarse a lo dispuesto por el Reglamento de Transporte y Seguridad.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Luciano Cedillo, *op. cit.* p. 46 y 48.

<sup>12</sup> El Reglamento de Transporte y Seguridad señalaba en sus cláusulas respectivas, las formas en que debían de realizarse las maniobras y labores del tráfico ferroviario para garantizar, hasta donde fuese previsible, que no ocurrieran accidentes y todo el engranaje ferroviario funcionara de manera adecuada.

Así pues, todos los trabajadores a quienes se refería dicho Reglamento, estaban obligados a sujetar sus actividades dentro del servicio de tráfico a disposiciones cuya violación podía ser motivo de severas sanciones.

Habiendo sido formulado el Reglamento de Transportes y Seguridad por el año de 1925, cuando el movimiento de los patios y vías era muy reducido y la fuerza motriz

La aplicación estricta de las normas contenidas en el Reglamento provocó la congestión de carga en las estaciones, particularmente en la de Monterrey, foco del movimiento. De esta manera, la táctica "tortuguista" como forma de lucha creada a partir de la organización misma del trabajo y, en presencia de un sindicato y una dirigencia que habían dejado de cumplir hacía mucho tiempo sus funciones de gestoría laboral, operaba como una fuerza de presión de alta efectividad que, en la práctica, sustituía las maneras institucionales de negociación obrera. Y esto, desde luego, el Estado de ningún modo podía permitirlo.

Para provocar una reacción en contra de los ferrocarrileros y tener un pretexto para proceder contra ellos, el gerente de los Ferrocarriles, Lic. Roberto Amorós, ordenó al ayudante del superintendente de la división de Monterrey, señor José Lozano Garza, la paralización total de las labores el día 21 de septiembre. Así lo hizo el empleado, pero a la vez denunció el hecho ante el Juez Melitón García Gómez y, a continuación, presentó su renuncia.

El paro duró de las 15 a las 21 horas. La empresa procedió en contra de los dirigentes del movi-

miento a quienes acusó de "ataques a las vías generales de comunicación, disolución social y asociación delictuosa": seis obreros fueron detenidos y 59 más destituidos.<sup>13</sup>

Reprimidos los dirigentes del movimiento "tortuguista" y aplastadas las posibilidades de una eventual movilización general de los ferrocarrileros, la empresa procedió a neutralizar el descontento que había generado la lucha de trenistas y patieros. A los patieros se les concedió a través de un convenio con el ejecutivo general charro, el enésimo convenio, un aumento del siete por ciento en los salarios; a los auxiliares de locomotoras se les concedió un contrato.<sup>14</sup>

De cualquier manera, a pesar de la represión y las maniobras de la empresa, el movimiento "tortuguista" fue una valiosa experiencia de lucha contra el charrismo. Le dio a los trabajadores ferrocarrileros conciencia de su fuerza y la importancia de su unidad. Les enseñó a combatir al charrismo dentro de los marcos sindicales vigentes; les señaló el camino adecuado para la movilización de masas, a partir de necesidades emanadas de la materialidad del trabajo y con procedimientos estatuidos en las formas organizacionales de la actividad laboral. El

<sup>13</sup> Mario Gill, *op. cit.*, pp. 157 y 158; Jesús Topete, *op. cit.*, p. 200.

<sup>14</sup> Luciano Cedillo, *op. cit.*, p. 48. Los ferrocarrileros reprimidos también fueron rehabilitados. En enero de 1955 se sobreseyó el juicio contra varios de los detenidos, concentrándose la acción contra Luciano Cedillo, líder del movimiento y Jesús Rivera. En febrero del mismo año, la empresa restituyó en sus puestos a 53 de los trabajadores procesados por tortuguismo y los indemnizó; asimismo, pagó las fianzas para que salieran libres tres de los líderes del movimiento: Raúl Villarreal, Mario Menchaca y Francisco Pérez Armijo. (Mario Gill, *op. cit.*; pp. 159 y 160).

movimiento "tortuguista" tuvo, además, la virtud de formar y legitimar a nivel de masas a un puñado de dirigentes sindicales (Francisco Pérez Armijo, Luciano Cedillo, Raúl Villarreal y Mario Menchaca, entre otros) que tan necesarios eran para el desarrollo de la oposición sindical al charrismo. Con el movimiento "tortuguista" nació también un instrumento periodístico de lucha ferrocarrilera: *Vía Libre*, que habría de jugar un papel importante en la necesidad de mantener informados a los trabajadores, educarlos y organizarlos.

En suma, que a partir del movimiento "tortuguista", el estado de ánimo de los trabajadores y su disposición para la lucha empezaron a cambiar.

#### *El movimiento de las oficinas de Balderas.*

Al igual que en 1953, el convenio firmado por Ricardo Velázquez Vázquez el 31 de enero de 1955, suscitó una fuerte protesta de los trabajadores.<sup>15</sup> El movimiento se originó en las oficinas de Balderas, donde se realizó un paro de actividades en protesta por la firma del convenio.

El movimiento fue aplastado por la policía preventiva de la empresa y el grupo de pistoleros

<sup>15</sup> Mario Gill, *op. cit.*, p. 161. Uno de los puntos del convenio más fuertemente rechazado, era aquel que estipulaba la facultad de la empresa para cambiar la residencia de los trabajadores considerando la negativa al traslado como renuncia al empleo. Y el punto no carecía de importancia, puesto que en manos de charros y gerencia se convertía en un medio más para sofocar movimientos de protesta, mandando a lugares distantes a quienes los iniciaran. También era una amenaza contra aquellos que en edad de jubilación no les fueran gratos y con enviarlos a climas extremos a los que no estaban habituados, los liquidaban definitivamente, porque se morían o si se negaban, automáticamente renunciaban a su puesto. ( Jesús Topete, *op. cit.*, p. 205).

pagados por el Ejecutivo General, en calidad de guardia especial. Fueron muchos los golpeados, numerosos los encarcelados y muerto el trabajador Juan Balmaceda Arcos.<sup>16</sup> Además, los trabajadores y trabajadoras más activos durante la lucha fueron despedidos.

La represión a los trabajadores se extendió a otras secciones que, como en el caso de Acámbaro, habían secundado el movimiento de Balderas.

Una vez más, la violencia fue la fácil respuesta de la gerencia y los charros a las inconformidades de los trabajadores y si provisionalmente cancelaba demandas e inconformidades, dejaba intactas, sin embargo, las causas que les daban origen.

#### **II. La lucha contra el charrismo**

Sin tomar en cuenta la protesta de los trabajadores en 1954 y 1955, la burocracia sindical, emanada del "charrismo" de 1948, prosiguió su práctica de subordinar los intereses de los ferrocarrileros a la voluntad de la empresa. Como en marzo de 1956, en ocasión de la firma del nuevo contrato colectivo de trabajo en el Ferrocarril Mexicano, que estaría en vigor hasta enero de 1958, cuando la Gerencia anunció su acuerdo de suprimir todos los ramales de la línea México-Veracruz (Muñoz-Chacnahuaupan, Ometusco-Pachuca y San Marcos Ixcatitla) aduciendo incosteabilidad<sup>17</sup> y el sindicato guardó silencio, aceptando la eventualidad del reajuste de personal o como en enero de 1957 al revisarse el contrato colectivo de trabajo entre la empresa y los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales

<sup>16</sup> *Idem*, p. 25; *El Universal*, 17 de junio de 1955.

<sup>17</sup> *El Universal*, 14 de marzo de 1956.





de México (FN de M), que habría de entrar en vigor el primero de febrero y regiría hasta el 31 de enero de 1959, el Ejecutivo General, presidido por Ricardo Velázquez Vázquez, abandonó la práctica de pedir aumento general de salarios y se conformó con la obtención de algunas prestaciones sociales irrelevantes: 300 becas para educación primaria de los hijos de los trabajadores, 200 becas para capacitación ferrocarrilera y aprendizaje de idiomas, campos deportivos, carros campamento, etc.<sup>18</sup> Actuando de esta manera, el charrismo agudizó la miseria de los trabajadores ferrocarrileros<sup>19</sup> e hizo del aumento salarial una necesidad

<sup>18</sup> En el informe oficial de revisión, emitido luego de la firma del convenio, se decía: "El clausulado económico del contrato. . . —firmado el 1o. de febrero de 1955— fue revisado y prorrogado en su vigencia por dos años más conforme al convenio firmado. . . Durante el período de *avenencia, sindicato y ferrocarriles abandonaron la práctica de pedir y conceder un simple aumento general de salarios, para sustituirlo por la satisfacción de nuevas demandas y el reconocimiento de nuevas conquistas, planteadas desde hace tiempo ante los tribunales del trabajo y ante los funcionarios de la propia institución*" (*Excélsior*, 23 de enero de 1957). (Subrayado nuestro). Véase también: Ferrocarriles Nacionales de México, *Convenio de revisión de las cláusulas económicas del contrato colectivo de trabajo. 21 de enero de 1957*, México, 1957, 51 pp. La justificación de Ricardo Velázquez Vázquez, Secretario General del STFRM de no pedir aumento de salarios, puede verse en las publicaciones siguientes: *El Universal*, 23 y 24 de enero de 1957; *Novedades*, 24 de enero de 1957.

El beneplácito, asimismo, de la burguesía y el gobierno de Adolfo Ruiz Cortines, con esta conducta del sindicalismo oficial, puede apreciarse en las declaraciones del Centro Patronal de la República y en las de la Secretaría del Trabajo, publicadas el día 27 de enero de 1957, en el periódico *Excélsior*.

<sup>19</sup> Después de la instauración del charrismo, el Estado intensificó su programa de modernización de los ferrocarriles.

---

común en donde las diversas fuerzas caóticas y desordenadas encontrarían poco a poco, acuerdo y disposición operacional.

En efecto, el 11 de febrero del año en curso, más de 500 trabajadores trenistas de camino y las divisiones México y Querétaro, publicaron un desplegado subrayando lo que antes se ha dicho.

Ahora no queremos que pase desapercibida la responsabilidad que tuvo en este asunto el Sr. Ricardo Velázquez Vázquez, Secretario General y el Sr. Salvador Quezada, Secretario General de Ajustes, al respecto y para prevenir el estado de confusión en que se ha colocado a los trabajadores, merced a la publicidad dolosa emanada de estos dirigentes del STFRM, con el valor civil que prescribe el ejercicio leal de un derecho, de una buena

les; y a causa de la rigidez presupuestal aplicada a la rehabilitación del sistema, se congelaron y se disminuyeron las prestaciones sociales durante una década; más todavía, con la práctica charrista de prorrogar en lugar de revisar los contratos colectivos de trabajo, los salarios disminuyeron en lugar de incrementarse.

Así, "en los ferrocarriles, en vez de logros se produjeron retrocesos entre 1951 y 1957. Los salarios reales disminuyeron para ellos, a una tasa promedio anual de 1.3 %, que sin ser muy alta, indica con claridad que en una situación inflacionaria, como la de 1954 a principios de 1956 en particular, los salarios de los trabajadores ferrocarrileros se rezagaban paulatinamente." (Olga Pellicer de Brody y José Luis Reyna, *Historia de la Revolución Mexicana. Período 1952-1960, Vol. 22*, Ediciones de El Colegio de México, México, 1978, p. 167).

En mayo de 1958, al entrevistarse con los representantes sindicales del STFRM, el Gerente General de los FN de M., reconoció que: "Si no se han concedido aumentos de salarios, prestaciones sociales y algunas mejoras ha sido por la rígida aplicación presupuestal a la rehabilitación del sistema". (*Tiempo*, mayo de 1958).

vez debe quedar aclarado que *no obtuvieron ventaja alguna para la especialidad de que forman parte*, ya que no tuvieron empacho en mutilar los contratos de todos los trabajadores y de manera muy particular, los que contenían los últimos derechos que habíamos logrado hacer respetar a base de armonía y esfuerzo. Sobre este orden de ideas, baste citar los pactos del 31 de enero de 1955, 7 de junio de 1956 y como si esto fuera poco, *el actual convenio aprobado el 21 de enero del presente, que no sustituyó mas que en parte al del 31 de enero de 1955, y en cláusulas que no afectan, en lo más mínimo, los intereses de la empresa, y sí quedaron en vigor las que afectan a los trabajadores, y los que acabaron con los intereses más legítimos del trabajador ferrocarrilero, tal como los ha-*

Hablando de su colaboración con el programa de modernización de los ferrocarriles, el diputado Samuel Ortega Hernández, afirmó en su discurso de posesión, lo que sigue:

Efectivamente, desde 1949, en que la administración de los FRCC Nacionales de México planteó ante los tribunales del Trabajo su problema de orden económico, motivando que nuestro sindicato viera amenazadas sus conquistas contractuales y que nuestro gremio sufriera las consiguientes inquietudes, pudimos examinar todos los inconvenientes que presentaba el desastre físico de nuestros ferrocarriles, cuyas lamentables circunstancias sufría el país y, particularmente nuestros elementos. . . . Palpamos entonces, las más duras realidades y juiciosamente, reconocimos que al esfuerzo de nuestro gobierno para salvar nuestra fuente de trabajo debía sumarse nuestro sacrificio; *que nuestro concepto de lucha y de conquistas en que encauzó su vida y apoyó su acción nuestro Sindicato deberían transformarse hasta hacernos sentir el deber de una vertical y consciente colaboración. . .*

(*Tiempo*, 11 de febrero de 1957). (Subrayado nuestro).

bíamos hecho cristalizar en disposiciones estatutarias, a partir de la época en que la revolución se transformó en instituciones de orden social, sino lo que es más todavía, los convenios en cuestión, medularmente se encuentran configurados, para desvirtuar derechos y prerrogativas consignadas en el código del trabajo, con carácter intangible.

Además, cuanta promesa empeñó el señor Ricardo Velázquez Vázquez durante su campaña ha sido incumplida, ya que ni tan siquiera consiguió el otorgamiento de medicamentos y servicios médicos más indispensables, para los familiares del trabajador.

*Frente a la fisonomía de la situación planteada, es clara la actitud que nos corresponde. Por una parte no podemos confiar en nuestros nuevos dirigentes, ya que es herencia de los anteriores, en esa virtud y a través de este manifiesto hacemos un llamado a todos los compañeros de camino de la República, para que uniéndonos en la defensa de nuestros legítimos derechos encaucemos nuestra actividad dentro de los procedimientos que prohijan las leyes del país, para tratar de obtener sin menoscabo de la política de rehabilitación ferroviaria, auspiciada por el Sr. Presidente de la República, el respeto por parte de la gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México y del propio sindicato de ferrocarrileros, de los beneficios logrados mediante los contratos colectivos de trabajo, no para destruir la estabilidad y firmeza de un servicio público, sino para conseguir una manera de vida acorde con la dignidad humana que corresponde a todo trabajador ferrocarrilero, aún en el caso de haberse*

transformado en un factor de colaboración dentro de las grandes tareas nacionales.<sup>20</sup>

Los trabajadores del Ferrocarril Mexicano, por su parte, también se dirigieron al Presidente de la República, Adolfo Ruiz Cortines, solicitándole, el 5 de octubre de 1957, a través de un telegrama ordinario, se les concediera un aumento de salarios. Decían:

*Comisionados por los trabajadores ferrocarrileros que prestan sus servicios en esta capital al Ferrocarril Mexicano, nos permitimos solicitar a usted a nombre de los mismos, se sirva concederles un aumento en sus salarios que les permita atender a sus más imperiosas e ingentes necesidades, tomando en consideración el elevado costo de la vida que agobia a los hogares de todos nosotros y porque está en sus manos remediar esta situación.<sup>21</sup>*

Las dos manifestaciones citadas, la de trenistas y la de trabajadores del Ferrocarril Mexicano, muestran con claridad hasta qué punto, a pocos meses de la insurgencia ferrocarrilera, la burocracia sindical, a causa de su ineptitud para satisfacer las "más imperiosas e ingentes necesidades" de sus agremiados, por su renuencia a pedir aumentos salariales, había dejado de ser la instancia adecuada de gestión laboral y cómo, en esa misma medida, perdía su capacidad de control sindical. Como contraste, se desarrollaba en los trabajadores, una cre-

<sup>20</sup> *El Universal*, 2 de febrero de 1957 (subrayados nuestros).

<sup>21</sup> Véase: Maximino Ortega Aguirre, *El movimiento ferrocarrilero. 1958-1974*. Tesis, FCPyS, UNAM, México, 1977, p. 7.

---

ciente decisión de tomar en sus manos y por su cuenta el manejo de sus propios intereses.

En este ambiente cargado de inconformidad, de iniciativas parciales, de insensibilidad política de la dirección sindical<sup>22</sup> y de reacciones tardías de la empresa<sup>23</sup>, se gestó la insurgencia ferrocarrilera en los últimos días de 1957.

La insurgencia ferrocarrilera tuvo sus inicios en la sección 15 del D.F.,<sup>24</sup> cuando en el mes de noviembre de 1957 durante la celebración de una asamblea, un grupo de trabajadores descontentos, encabezados por J. Guadalupe López, propuso que se luchara por un aumento de salarios. A lo que res-

pondió la asamblea, nombrando una comisión encargada de presentar un estudio técnico exacto de la situación.

Basado en informes oficiales, el estudio acabó de convencer a los trabajadores de la necesidad y la justicia de demandar aumento de salarios. A tal efecto, la asamblea obligó al ejecutivo local a llevar el problema ante el Ejecutivo General. Procediendo de esta manera, la asamblea iniciaba la recuperación de su organización como instrumento de clase.

Después de dos entrevistas con el Ejecutivo General, el ejecutivo local empezó a maniobrar: negándose a citar a asamblea, dando largas al problema del aumento de salarios. Mientras tanto, la comisión encargada por los trabajadores para llevar a cabo el estudio económico, justificante de la petición salarial, se había dirigido ya a todas las secciones del sindicato, proponiéndoles la lucha por aumento de salario.<sup>25</sup>

Acogiendo favorablemente la iniciativa de la sección 15, la sección 27 de Torreón tomó el acuerdo de exhortar a todos los ferrocarrileros del sistema a luchar por un aumento general de 350 pesos mensuales por trabajador, nombrándose al efecto una comisión pro aumento de salarios e invitando a las demás secciones a hacer lo mismo, y a reunirse en la Ciudad de México el día 2 de mayo de 1958.

En la sección 25 de Tierra Blanca se reunieron por su parte los comisionados de la 13 de Matías Romero, la 12 de Jalapa, 26 de Tonalá y 28 de Veracruz, acordando secundar a la sección 27 en el sentido de que se juntaran todas las comi-

<sup>22</sup> En junio de 1957, frente al malestar de los trabajadores por los traslados que seguían llevándose a cabo, el Secretario General del STFRM, diputado Samuel Ortega Hernández, declaró, actuando como en los viejos tiempos de indiscutida dominación charrista, que no había razón alguna para que hubiera descontento entre los rieleros por el hecho de que se les trasladara de un lugar a otro, pues ello se basaba en el convenio del 31 de enero de 1955 (*El Universal*, 26 de junio de 1957).

<sup>23</sup> Tratando de atenuar la inconformidad de los trabajadores, la Gerencia General de los FN de M. otorgó, en noviembre de 1957 un 5 % de aumento de los salarios y un 2 % en prestaciones sociales, al revisar el contrato de trabajo correspondiente a la Terminal de Veracruz (*Excélsior*, 13 de noviembre de 1957).

<sup>24</sup> Probablemente, una de las razones por las que la insurgencia obrera se inició en la sección 15 y no en otra, estriba en el hecho de que para 1957, ésta mostraba un comité ejecutivo local fuertemente desprestigiado y una oposición cada vez más poderosa y rica en iniciativas. Un ejemplo: en la sesión del 28 de agosto de 1957, J. Guadalupe López, acusó a los dirigentes locales de malversación de fondos y exigió se hiciera una auditoría. Realizada la auditoría, se acordó en una asamblea posterior, reducirles los sueldos a dichos dirigentes (Mario Gill, *Los ferrocarrileros*, ed. cit., pp. 161-162).

<sup>25</sup> Mario Gill, *Los ferrocarrileros*, ed. cit., pp. 162-163; Jesús Topete, op., cit., p. 215; Demetrio Vallejo, *Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México*, s/e, México, 1967, p. 5.

siones en la Ciudad de México, en la fecha propuesta. Acordaron, asimismo, difundir enseguida una circular dando a conocer su posición a todos los ferrocarrileros y pidiendo que en todas las secciones se nombraran delegados.

Una tras otra, las secciones empezaron a tomar los acuerdos correspondientes, nombrándose comisiones locales pro aumento. Esto ocurría a pesar de la oposición y las medidas tomadas en contra por el Ejecutivo General y los ejecutivos locales.<sup>26</sup>

Reunidos los delegados en la ciudad de México, se inauguraron los trabajos el 2 de mayo de 1958, 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. Esta conducta de la burocracia charrista, aparentemente comedida y democrática, obedecía a que había considerado superfluo reprimir y disolver la reunión desde sus inicios, inclinándose más bien por anularla a través de maniobras. Este cálculo tenía el defecto de no haber valorado correctamente la fuerza real y potencial del fenómeno que se estaba produciendo. Es decir, el charrismo se equivocó en la apreciación política del significado del movimiento que aparecía ante sus ojos bajo la forma de mera reivindicación salarial. Y no sería sino días después cuando trataría de corregir su error.

Luego de la inauguración, la asamblea de delegados acordó constituirse en *Gran Comisión Pro Aumento General de Salarios* y designó su mesa di-

rectiva.<sup>27</sup> A partir de este momento, se desplegaría una lógica de acción laboral que, en el marco mismo de las estructuras sindicales, habría de configurar un órgano de poder paralelo, basado en la libre participación y la movilización activa de los trabajadores.

A pesar de los esfuerzos de Samuel Ortega por hacer fracasar los trabajos de la Gran Comisión, ésta avanzaba y se rodeaba cada vez más del apoyo ferrocarrilero. En este punto, el secretario general del STFRM consideró que había llegado ya el momento de frenar y suprimir a la Gran Comisión. Para darle un cariz estatutario a la maniobra y legitimarla, convocó a una reunión de secretarios locales de sección para hacer el mismo estudio y tener un pretexto para disolver el organismo de masas creado por los trabajadores.

El efecto, antes de que éstos se reunieran, exigió que la mesa directiva de la Gran Comisión le presentara el estudio económico formulado y después de conocerlo, citó a todos los delegados a una asamblea. En ésta, hizo una defensa apasionada de las finanzas de la empresa, rechazó la demanda de 350 pesos mensuales de aumento a cada trabajador, que proponía la Gran Comisión, y les informó que ésta quedaba disuelta, en virtud de que los secretarios locales iban a iniciar sus labores y que el Comité Ejecutivo sólo acataría los acuerdos que éstos tomaron.<sup>28</sup> La respuesta de los delegados ante el artificio de Samuel Ortega, con excepción de los del Sureste, fue de resignada aceptación.<sup>29</sup> Aparentemente, el charrismo había triunfado; en unas

<sup>27</sup> Demetrio Vallejo, *op. cit.*, p. 6.

<sup>28</sup> *Idem*, p. 6.

<sup>29</sup> Demetrio Vallejo describe esta reunión del modo siguiente:

<sup>26</sup> Jesús Topete, *op. cit.*, pp. 215- 216, y también, Demetrio Vallejo, *Las luchas ferrocarrileras*. . . p. 5

cuantas horas, pensaba la burocracia sindical, había reducido a la nada seis meses de lucha. Nuevamente, sin embargo, se equivocaba; nada había terminado; todo estaba por decidirse aún.

En seguida, los secretarios locales se reunieron y, con una celeridad pasmosa y a puerta cerrada, acordaron que el Comité Ejecutivo General solicitaría a la empresa un aumento de 200 pesos mensuales para cada trabajador, contrataría a la cantidad propuesta por la Gran Comisión.<sup>30</sup> Y ésto, no obstante que, según advertía Samuel

Ante esta comunicación y el alarde de fuerza policíaca dentro y fuera del salón de actos, sólo algunos delegados intervinieron tímidamente en el debate, por lo que cuando hice uso de la palabra, me vi en la necesidad de refutarle 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, puesto que la suma fijada era el resultado del estudio hecho colectivamente por la Gran Comisión, de acuerdo con el valor real de los salarios y no a capricho de los delegados, quienes por otra parte, sólo las asambleas tenían facultades para desautorizarlos en sus funciones. Terminé 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.

(Demetrio Vallejo, *op. cit.* p. 7). (Subrayado nuestro).

Es claro que la Gran Comisión, incipiente órgano de poder proletario, no había podido reaccionar positivamente frente al problema planteado, a causa de su inmadurez, y por ello mismo a que sus miembros no eran cabalmente conscientes del instrumento que las masas habían puesto en sus manos. Sólo aquéllos delegados con muchos años de lucha y experiencia sindical —e incluso de militancia socialista— como Demetrio Vallejo, captaron inmediatamente el significado verdadero que encerraba la Gran Comisión y se asieron fuertemente a ella, para infundirle vitalidad.

<sup>30</sup> Demetrio Vallejo, *op. cit.*, p. 7.

Ortega, los 200 pesos solicitados no representaban más que la tercera parte de lo que tendría que pedirse si se quisiese ajustar los salarios al poder adquisitivo que tenían antes de la “desvalorización”.<sup>31</sup>

A las cuatro de la tarde del día 20 de mayo, los secretarios locales de las 29 secciones del STFRM, precedidos por el secretario general, Samuel Ortega, entregaron al Gerente General de los Ferrocarriles Nacionales, licenciado Roberto Amorós, un pliego de peticiones demandando:

- Aumento de 200 pesos mensuales por trabajador en servicio.
- Aumento de 200 pesos mensuales al monto de cada jubilación.
- Retroactividad de ambos aumentos al primero de enero, del año en curso.<sup>32</sup>

Con esta medida, la burocracia sindical pretendía, por un lado, nulificar en la práctica a la Gran Comisión y, por el otro, recoger la demanda de aumento salarial y administrarla, afirmando sus funciones de gestión y, por tanto, de control.

Al recibir por escrito la demanda sindical, Amorós advirtió que era desproporcionada tal demanda salarial y que la empresa daría respuesta dentro de dos meses, presentando a su vez la situación económica de los Ferrocarriles, señalando sus posibilidades y aceptando la discusión sobre asunto tan fundamental.<sup>33</sup> La convención de secretarios locales respondió, dos días después, que aceptaba esperar el lapso de sesenta días para ver satisfecho el pliego petitorio presentado.

<sup>31</sup> Maximino Ortega, *El movimiento . . . op. cit.*, p. 10.

<sup>32</sup> *Idem.*, pp. 10-11.

<sup>33</sup> *Excelsior*, 21 de mayo de 1958.

De esta manera, las posibilidades —todavía muchas en este momento— de regular y controlar nuevamente el conflicto, escaparon de manos de la empresa y la burocracia sindical, al diferir, innecesariamente, por dos meses su respuesta, la primera y al aceptar el plazo propuesto, la segunda.<sup>34</sup>

Intimidados, desconcertados y rendidos por las maniobras de la empresa y de la burocracia sindical, los delegados de la Gran Comisión empezaron a regresar a sus secciones. No era este el caso, sin embargo, de los delegados de las secciones del Sureste. Ellos volvieron con el ánimo de informar de lo sucedido y decidir, junto con sus compañeros, cómo debía proseguir la lucha por el aumento salarial demandado.

Algunos días más tarde, la asamblea de la sección 13 de Matías Romero escuchó el informe rendido por sus delegados a la Gran Comisión,<sup>35</sup> y

<sup>34</sup> En apoyo de esta hipótesis se puede citar la apreciación de Demetrio Vallejo sobre el estado de ánimo de los delegados de la Gran Comisión, ante los hechos acaecidos.

Al conocerse el acuerdo de los secretarios locales y el plazo concedido a la empresa traté, en unión de varios compañeros del Sureste, de reunir a los delegados para discutir la situación y determinar lo que debíamos de hacer; pero nuestros esfuerzos no dieron ningún resultado, porque *la mayoría estaba intimidada y otros hasta hacían labor para que se aceptaran los \$ 200.00 como petición y el plazo solicitado por la empresa para resolver. . .* (Demetrio Vallejo, *op. cit.*, pp. 7-8). (Subrayado nuestro).

La inmadurez de la dirección del movimiento, que se expresaba como desconcierto y timidez, dejaba ver uno de los problemas cruciales de la insurgencia ferroviaria: la falta de un equipo político de dirección obrera.

<sup>35</sup> Demetrio Vallejo resume el desarrollo de esta asamblea en los términos siguientes:

El informe que rendimos a la asamblea de nuestra sección 13 fue totalmente realista y verídico. Señalamos,

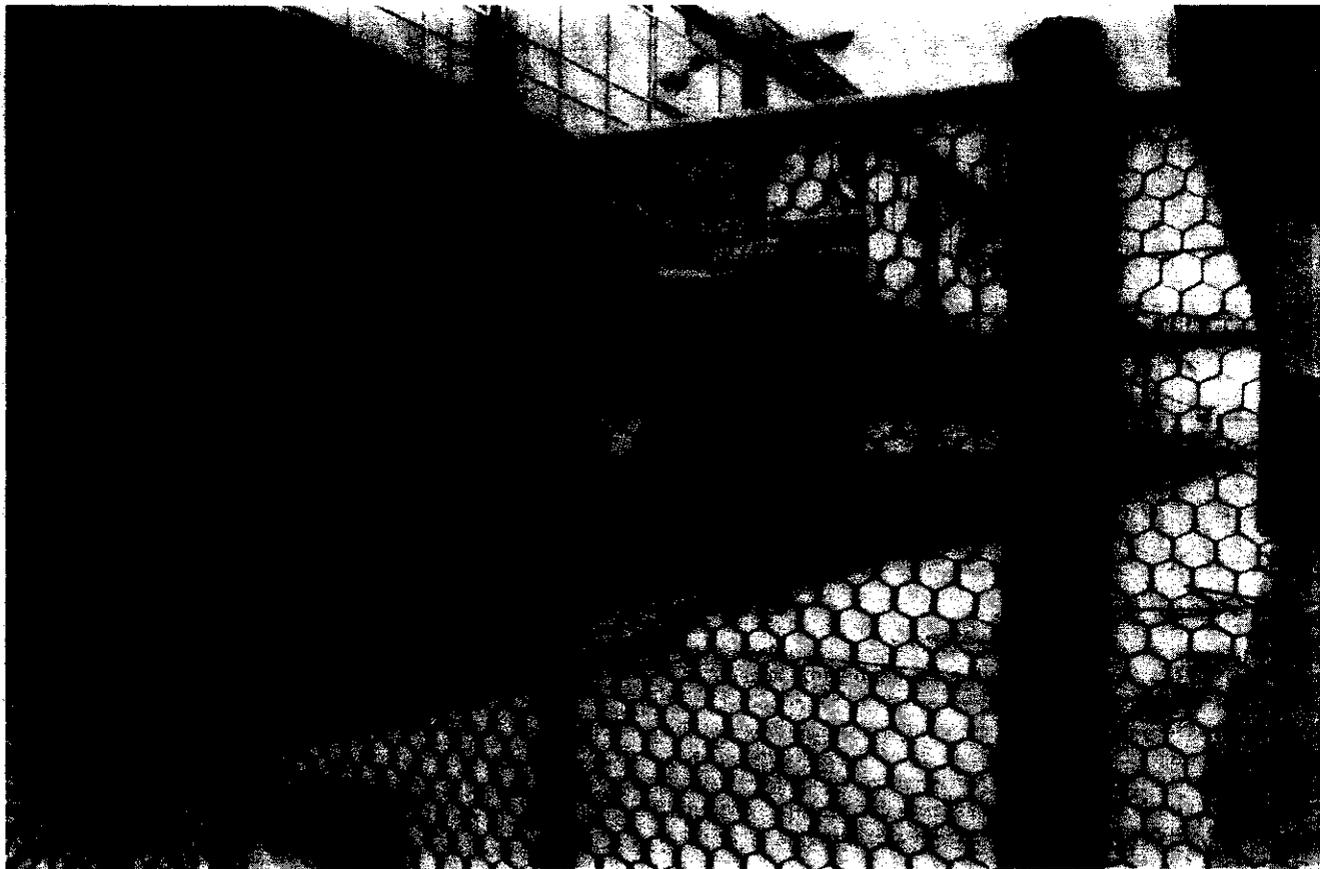
tomó varios acuerdos que, de manera limitada pero esencial, esbozaban un plan de lucha:

- Rechazar los \$200.00 propuestos por los secretarios locales y el plazo de 60 días concedido a la empresa.
- Aprobar el aumento de \$ 350.00 acordado por la *Gran Comisión Pro Aumento General de Salarios*.
- Deponer al Comité Ejecutivo Local y al Comité Local de Vigilancia y Fiscalización y elegir a los substitutos.
- Emplazar al Comité Ejecutivo General del Sindicato para el reconocimiento de los nuevos dirigentes y exigir el aumento de \$350.00 a la empresa.
- Designar una comisión para unificar a las secciones del Sureste alrededor de estos acuerdos.

*Con estos acuerdos, la lucha por aumento de salarios se transformó, en el ámbito del charrismo imperante, en lucha por la democracia sindical. No obstante, el movimiento siguió conservando dos de sus rasgos peculiares: la participación masiva de los trabajadores, y su tendencia a construir y sostener sus propios órganos de poder y representación, paralelos al poder y la representación institucional usurpados por el charrismo.*

Para llevar a la práctica los acuerdos tomados, la sección 13 mandó un comisionado a recorrer la

sin tapujos la actitud entreguista y servil que asumió el secretario local, Guadalupe Hernández y, precisamente con toda claridad que correspondía a los asambleístas tomar las medidas que consideraran más convenientes para continuar la lucha por los \$350.00 o aceptar el acuerdo de los secretarios locales y esperar el desenlace de los acontecimientos después del plazo de 60 días". (Demetrio Vallejo, *op. cit.*, p. 9).



zona sur. La tarea de este comisionado era difundir los acuerdos y convencer a las otras secciones para que se sumaran a ellos. A continuación, los nuevos dirigentes de la sección, con toda clase de pruebas y una copiosa documentación, hicieron lo posible por convencer al Comité Ejecutivo General para que reconociera al Comité Ejecutivo Local electo por los trabajadores y ordenara al depuesto entre-

gara las oficinas o que enviara una comisión para conocer y resolver el problema intergremial sobre la marcha y en el lugar de los hechos.

Como todos estos medios pacíficos y persuasivos no dieron resultado y los días transcurrían sin que el Comité Ejecutivo General diera señales de vida, los trabajadores, justamente indignados por aquella actitud, ocuparon el edificio de la sección y

dieron posesión al Comité Ejecutivo Local designado por ellos. Esta toma del local sindical no era parte de un plan más general; era más bien producto de la espontaneidad de los trabajadores. No obstante, su influjo sobre el conjunto de los trabajadores sería muy grande; estableciendo un camino a seguir.

El 11 de junio, la asamblea seccional de Matías Romero aprobó, complementando los acuerdos de la asamblea anterior, darle un plazo de diez días a la empresa y al Comité Ejecutivo General para que aquélla concediera los \$350.00 mensuales de aumento a cada trabajador y a éste para que reconociera al nuevo Comité Ejecutivo de la sección. El plazo empezaría el día 16 de junio y debía terminar el 25 del mismo mes. En el entendido de que, si al vencerse el término no se habían resuelto las peticiones, a las diez horas del día 26 debía iniciarse una suspensión o paro general de labores de dos horas diariamente hasta quedar solucionado el problema.

En seguida se designaron las comisiones encargadas de vigilar el cumplimiento de este acuerdo, tanto lo relacionado con la propaganda como con la preparación y organización de la suspensión de labores.

Al día siguiente, el Comité Ejecutivo democráticamente electo por los trabajadores, giró a todas las secciones y al personal del sistema el siguiente histórico telegrama:

Asamblea extraordinaria ayer, acordó unanimidad dirigirse y telegrafiar dieciseis actual, al gerente de los ferrocarriles, dándole un plazo de diez días a partir esa fecha, concede 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, iniciaráse a las diez horas junio veintiséis paro de dos horas, aumentándose dos 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>36</sup>

Según se desprende claramente del texto telegráfico, el plan de lucha aprobado y difundido se apoyaba en consideraciones tácticas que, como más tarde podría apreciarse, resultaron correctas. Estas consideraciones eran, en primer lugar, que el momento político del país —las elecciones presidenciales estaban a escasos veinte días de su realización— era el que le daba o restaba su eficacia a los paros, en tanto medida de presión, compensando de esa manera la inorganicidad de los mismos. En segundo lugar, que el descontento de los trabajadores sólo necesitaba, para expresarse, de orientaciones precisas e impulsos iniciales suficientemente enérgicos. Y, por último, que este papel impulsor, detonador, lo jugarían las secciones del Sureste, secciones que se caracterizaban por una mayor fortaleza, unidad y decisión.

Días después, las asambleas seccionales 26, 25 y 28 de Tonalá, Tierra Blanca y Veracruz respectivamente, acordaron por unanimidad sumarse a los acuerdos de la sección 13 de Matías Romero. Los trabajadores de la Compañía Terminal acorda-

<sup>36</sup> Demetrio Vallejo, *op cit.*, pp. 10-12.

---

ron a su vez, suspender en el momento preciso, por solidaridad, sus actividades laborales.

Para el día 18 de junio, se habían sumado ya a las secciones del Sureste, los oficinistas, despachadores y telegrafistas de Monterrey, Valle de México, Acámbaro, Guanajuato, Irapuato y Buena Vista.<sup>37</sup>

Conforme el movimiento avanzaba, mostraba lo equivocadas que habían sido las apreciaciones que sobre él habían hecho la empresa y la burocracia sindical. Paso a paso el movimiento iba subrayando la necesidad de que éstos últimos reconsiderasen su actitud. Sin embargo, ambos persistían en dar por cierta la supuesta debilidad de los ferrocarrileros y su incapacidad para llevar a cabo lo que habían anunciado.

En efecto, todavía un día antes del primer paro de labores, los delegados seccionales reunidos en la Ciudad de México le pidieron a Samuel Ortega que interviniera y que junto con ellos exigiera a la empresa el aumento de salarios. Ante la negativa de éste, los delegados se entrevistaron con el licenciado Amorós para encontrarle solución al problema sin llegar a la suspensión de labores. En la plática, el Gerente de los Ferrocarriles les expresó, cerrando toda posibilidad de negociación, que sólo con la intervención del secretario general podía discutir con ellos el caso<sup>38</sup>.

<sup>37</sup> *El Universal*, 19 de junio de 1958.

<sup>38</sup> Demetrio Vallejo, *op. cit.*, p. 18.

Este mismo día de la entrevista, el STFRM emitió un boletín de prensa informando que el ejecutivo general del sindicato reuniría en la ciudad de México, el día 11 de julio, es decir, diez días antes del término del plazo concedido a la empresa, a los secretarios locales de las mismas secciones interesadas en el asunto y convocaría, para la misma fecha, a una convención general de contratos, para que en asambleas unidas se volviera a escuchar al gerente y, mediante la

El mismo día, por la noche, más de cuatro mil ferrocarrileros de las secciones 15, 16, 17 y 18 del Valle de México, se reunieron en la cuchilla de Nonoalco y, “entre porras y gritos de entusiasmo y ‘muera’ a Amorós”, reafirmaron su decisión de hacer cumplir sus exigencias.

A las 10 de la mañana del día 26 de junio de 1958, quedó paralizado el sistema ferrocarrilero. Durante dos horas, quedaron suspendidas las actividades de las oficinas, los talleres y los trenes en camino.<sup>39</sup>

Los esfuerzos de última hora de la gerencia y del Ejecutivo General para evitar el paro, resultaron inútiles. De nada sirvió que intentaran comprar a algunos dirigentes del movimiento, o se dispusiera que poco antes de las 10 de la mañana fuera cortado el servicio telegráfico para evitar que las secciones del interior se comunicaran con las de la

discusión de sus estudios técnico-económicos se diera por terminada la cuestión de los aumentos salariales en términos que confiaba serían satisfactorios (*El Nacional y Excelsior* del 26 de junio de 1958).

<sup>39</sup> El paro del 26 de junio disipó todas las dudas que sobre la fortaleza del movimiento había. Para los delegados de la Gran Comisión, la patronal y la dirigencia sindical charra, todo se tornó más claro, terminantemente claro.

Retrospectivamente, Vallejo escribió:

Las dos horas que duró el primer paro del 26 de junio de 1958, fue un alarde de unidad que hizo vislumbrar el triunfo (Demetrio Vallejo, *op. cit.*, p. 19).

Guillermo Velasco, presidente del Consejo General de Vigilancia del STFRM declaró:

A las 20 horas, fuimos recibidos por el Lic. Roberto Amorós, Gerente General de la empresa, quien declaró que, en todo momento, está dispuesto a conciliar y a dar solución a los problemas que afecten a los ferrocarriles y reconoció que el paro abarcó gran parte del mencionado sistema (*El Universal y El Nacional*, 27 de junio de 1958).

capital.<sup>40</sup> Al final, la disciplina y la unidad sindical de los trabajadores terminaron por imponerse.

Por la noche, el Gerente de los FN de M, tuvo que informar que, efectivamente, grupos de trabajadores en distintos lugares del sistema habían efectuado un paro de dos horas para sostener la petición de aumento de salarios en \$ 350.00 mensuales.

Tras de condenar el paro y señalar la existencia de móviles políticos en el mismo, el Ejecutivo General del sindicato informó a su vez que, de acuerdo con noticias preliminares recibidas, se podía afirmar que, aunque el paro de dos horas no había sido secundado por todos los trabajadores, éste había sido casi total, pues de las 29 secciones del sistema, sólo tres no lo habían llevado a cabo. Ellas eran: la 5 de Chihuahua, la 29 de Monclova, Coahuila, y la 19 de Monterrey, Nuevo León.<sup>41</sup>

Al día siguiente —27 de junio—, se produjo el segundo paro. Durante cuatro horas consecutivas, de las 10 de la mañana a las 14 horas, paralizaron sus actividades los trabajadores del gremio ferrocarrilero en todo el país, a fin de aumentar la presión para que la gerencia de los Ferrocarriles accediera a las peticiones de aumento de salario.

El paro de un día antes había sido importante, pero no fue sino hasta la segunda suspensión

<sup>40</sup> *El Universal* y *El Nacional* del 27 de junio de 1958; *Tiempo*, 7 de julio de 1958; *La Nación* 29 de junio de 1958.

<sup>41</sup> *El Universal*, 27 de junio de 1958.

Derrotada por los trabajadores, la burocracia sindical se dedicó a difundir luego del paro del 26 de junio, que éste era parte de un plan subterráneo preparado por comunistas contrarios al actual comité ejecutivo. (Véase: *El Nacional* y *El Universal* del 27 de junio de 1958).

de actividades cuando sus efectos se hicieron sentir ampliamente dentro y fuera del sindicato. Dentro, los trabajadores iniciaron el *desmantelamiento del poder "charro"*. Así, en las secciones 10 de Guadalajara, 2 de Aguascalientes, 21 de Puebla, 22 de Oaxaca, 25 de Tierra Blanca, 27 de Torreón, 11 de Irapuato, 19 de Monterrey y 1 Acámbaro, los trabajadores desconocieron a los comités ejecutivos locales e iniciaron al mismo tiempo, en las secciones 33 (ferrocarrileros del Pacífico), 24 de San Luis Potosí y 3 de Apizaco, Tlaxcala, la agitación necesaria para destituir a los dirigentes impuestos por Samuel Ortega.

Otro hecho relevante fue la incorporación al movimiento de grupos de trabajadores que hasta un día antes vacilaban. Este fue el caso de las secciones 19 de Monterrey, 20 de Orizaba, 3 de Apizaco, y 29 de Monclova. Se sumaron al paro, igualmente, la división del Golfo y los oficinistas del edificio de las calles de Bolívar y Cinco de Mayo.

Fuera del sindicato, la consolidación del movimiento logró el apoyo solidario de otras fracciones de la clase obrera. Durante la asamblea de la sección 16 del D.F., el Sindicato Mexicano de Electricistas (representado por Sánchez Delint), el Movimiento Revolucionario del Magisterio y las secciones 34 y 35 del Sindicato de Trabajadores Petroleros, hicieron patente su compromiso solidario con la insurgencia ferroviaria.

Paralelamente a la posibilidad de estructuración de un nuevo sistema de alianzas obreras, la burguesía se hizo oír manifestando, a través de la Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX), que pediría al gobierno federal una acción energética e inmediata para frenar los paros ferrocarrileros.

---

Presionada por los trabajadores y por la burguesía, la empresa llamó a la mesa de las negociaciones a los dirigentes de la Gran Comisión Pro Aumento de Salarios. Celebróse la reunión al mediodía del día 27; en ella, Amorós les ofreció mejorar los salarios en un 12 por ciento. A su vez, la Comisión solicitó un receso para consultar con los trabajadores, los que por unanimidad acordaron:

- 1o. Rechazar la propuesta hecha por la gerencia a la Gran Comisión.
- 2o. Continuar el día 28 con un paro de seis horas, en el caso de que el conflicto no se resolviera favorablemente.
- 3o. Realizar para el día 28 una manifestación.
- 4o. Declarar asamblea permanente hasta que se conociesen los resultados de las pláticas de los comisionados con el gerente, ese mismo día por la noche.

Después de las 21 horas, se celebraron las pláticas anunciadas entre el Lic. Amorós, de los Ferrocarriles y la Gran Comisión Pro Aumento de Salarios. Asistieron también, en calidad de observadores, sin voz ni voto, Samuel Ortega, Secretario General, y Guillermo Velazco, Presidente del Comité General de Vigilancia del sindicato. La reunión terminó sin que las partes se hubieran puesto de acuerdo.

En relación a las pláticas, los miembros de la Gran Comisión informaron a la prensa que no habían llegado a ningún arreglo; que ellos sostenían que los \$350.00 que habían solicitado a la empresa eran como compensación, en atención a la insuficiencia de los actuales salarios; que la revisión del contrato colectivo de trabajo vigente, debería iniciarse en septiembre próximo, por lo que no se debía confundir una cosa con la otra; y que se les había insinuado mediante ofertas económicas que

se diera por revisado el contrato, pero no habían aceptado. Por su parte, el Gerente General, Roberto Amorós, informó que, en ocasión de las pláticas, había hecho a los comisionados la oferta de un 12 % de aumento, la que podría mejorar en un 15 % especialmente para la gente de los talleres de reparación de equipo. En cuanto a la petición para los jubilados de la empresa —cerca de ocho mil—, y para quienes la Gran Comisión pidió los mismos \$ 350.00, la gerencia general manifestó que su oferta era de \$800.00 pero por una sola vez.<sup>42</sup>

Para el día 28, el paro fue de seis horas, de las diez de la mañana a las cuatro de la tarde. Para la gerencia, la tercera suspensión de labores comenzó a generar dificultades. Las divisiones empezaron a congestionarse y a crearse demoras en los trenes de pasajeros.

Con su firmeza, los trabajadores acrecentaron su capacidad de negociación después de cada paro.

Por la tarde y por la noche, el Gerente Amorós se reunió con el Secretario General del STFRM, Samuel Ortega y con la Comisión Pro Aumento de Salarios, a fin de solucionar el conflicto. Los ferrocarrileros decidieron rebajar su demanda de aumento a \$ 250.00, pero a condición de que fuera retroactivo al primero de enero; lo que, según la empresa, significaría una erogación de 260 millones. Amorós se mostró dispuesto a aceptar la nueva condición si los ferrocarrileros, a su vez, aceptaban que en la siguiente contratación no se presentara demanda de aumento de salarios. Esto causó extrañeza entre los líderes, quienes finalmente declinaron la propuesta.

<sup>42</sup> *La Nación*, 29 de junio de 1958; *Tiempo*, 7 de julio de 1958; *Excelsior*, y *El Nacional* del 28 de junio de 1958.

Las pérdidas de los ferrocarriles eran ya cuantiosas. Se calculaba que en 12 horas de inactividad los ferrocarriles habían dejado de percibir tres millones y medio de pesos. Las cámaras de comercio e industria declararon: "Se ha llegado al punto crítico del problema, ya que los graves perjuicios que causan los paros a la economía del país exigen que se llegue a una solución de fondo en el menor tiempo posible".<sup>43</sup>

Según lo anunciado por los trabajadores del gremio ferrocarrilero, el día 29 se llevó a cabo el paro de ocho horas consecutivas en todo el país, de las 10 hasta las 18 horas.

*El desmantelamiento del poder de la burocracia sindical prosiguió.* Fueron destituidos los dirigentes locales de la sección 24 de San Luis Potosí, de la de Nuevo Laredo, Tamaulipas y de la 20 de Orizaba.<sup>44</sup>

Mientras, las negociaciones permanecían estancadas. Para el 30 de junio, el paro fue de diez horas en todo el país. Ante la fuerza del movimiento y la gravedad del momento político, el Estado se resolvió a mediar de manera directa en el conflicto. A las seis y quince minutos de la tarde la Gran Comisión Pro Aumento de Salarios se reunió con el Presidente Adolfo Ruiz Cortines y el Gerente Amorós. Concluida la entrevista, la Gran Comisión informó que, en vista de que el Presidente les había prometido considerar su petición dentro de la equidad, los paros de actividades serían suspendidos.<sup>45</sup>

<sup>43</sup> Antonio Alonso, *El movimiento ferrocarrilero en México, 1958-1959*, Ediciones ERA, México, 1972, p. 117; véase también, *Tiempo*, junio de 1958.

<sup>44</sup> *Excélsior*, 30 de junio de 1958.

<sup>45</sup> *Excélsior*, 1o. de julio de 1958; también: *Tiempo*,

El primero de julio, los cuarenta y ocho hombres del riel, representantes de las 29 secciones del STFRM, entraron al despacho del Presidente, en los Pinos, a las 21.16 horas. A las 21.30, éste les comunicó cómo habían sido resueltas sus demandas: un aumento de \$ 215.00 mensuales a 58,578 trabajadores de los FN de M y \$100.00 mensuales a 8,647 trabajadores jubilados, a partir del primero de julio.<sup>46</sup>

7 de julio de 1958; y *La Nación* del 6 de julio de 1958.

Este mismo día 30 de junio, el movimiento hizo una exhibición más de su fuerza. Se realizó una manifestación de cerca de quince mil ferrocarrileros que recorrieron la avenida Juárez y se concentraron finalmente frente al Palacio Nacional en el Zócalo, donde se improvisó un mítin al que dió realce la presencia del SME, la Alianza de Telegrafistas y una comisión de la sección IX del SNTE (*La Nación*, julio 6 de 1958).

<sup>46</sup> *Excélsior*, 2 de julio de 1958; también, *Tiempo*, julio 7 de 1958.

Sobre esta reunión de la Gran Comisión con el Presidente de la República, Vallejo escribió lo siguiente:

. . . Nos recibió en la noche del primero de junio. Después de expresar que él era amigo de los ferrocarrileros, nos dijo que sabía que el problema continuaba sin solución porque pedíamos \$ 250.00 y la empresa ofrecía \$180.00, y como su gobierno estaba interesado en que terminara la agitación recomendaba al gerente para que promediando las dos cantidades, concediera un aumento de \$ 215.00 mensuales a cada trabajador. Para poner a consideración de los ferrocarrileros el ofrecimiento, le pedí 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 petición, pero casi

---

Terminada la entrevista con el Presidente, Guillermo Haas Rodríguez, comisionado de prensa de los trabajadores ferrocarrileros, detalló los acuerdos pactados. Los aumentos logrados, afirmó, entrarían al tabulador y dejarían a salvo, además, los derechos de los ferrocarrileros para la revisión del contrato colectivo de trabajo. El beneficio, puntualizó, entraría en vigor a partir del primero de julio actual. Señaló asimismo, que el Presidente había dado instrucciones al gerente Amorós para que se resolviesen las peticiones de aumento de los trabajadores del Ferrocarril Mexicano, de la Compañía Terminal de Veracruz y de la empresa Pullman, que demandaban igualdad con los de los Ferrocarriles Nacionales.

Por último, anunció que inmediatamente se comunicaría por teléfono y por telégrafo, a las secciones de todo el país, la resolución presidencial y la orden de suspender inmediatamente los paros.

Por su parte, la Oficina de Prensa de la Presidencia de la República, proporcionó al respecto la siguiente información:

En vista de que los ferrocarrileros solicitaron la intervención del Señor Presidente y de que los recibió anteayer y de que, el Primer Magistrado les manifestó que inmediatamente iba a proceder a realizar, en compañía del gerente de los Ferrocarriles Nacionales una serie de operaciones contables, que permitirán, aún con un enorme esfuerzo económico

no hubo polémica, porque con mi única oposición, los demás convinieron en que, sin consultar a los trabajadores, se aceptarían los \$ 215.00 de aumento. Así le notifiqué la decisión al Presidente. . ." (Demetrio Vallejo, *op. cit.*, p. 20).

para la empresa, aumentar sus salarios, esta noche, en la entrevista que tuvieron con el Ejecutivo Federal, les comunicó que se les conceden no los 250 pesos mensuales que solicitaron por trabajador y 125 pesos por jubilado, sino 215 y 100 pesos respectivamente.<sup>47</sup>

La Gran Comisión informó, después de su entrevista con el Presidente, en una 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. Los trabajadores, satisfechos con la negociación, festejaron el triunfo.

Resuelta la petición de aumento en la forma antes descrita, la normalidad volvió a las líneas nacionales; esta normalidad, sin embargo, no se restableció en el sindicato. Ocho meses de agitación laboral —de noviembre de 1957 en que la sección 15 había propuesto la lucha por aumento salarial, hasta el 25 de junio de 1958 en que se venció el plazo dado a la empresa para satisfacer la demanda hecha—, y cinco días de paros escalonados habían terminado por transformar la vida sindical, creándose una situación en la que, por una parte, los trabajadores habían desmantelado el poder "charro"— para el primero de julio, en 22 de las 29 secciones sindicales habían nombrado ya nuevos comités ejecutivos, pues los afines a Samuel Ortega Hernández, habían sido depuestos— y tomado en sus manos el manejo de sus asuntos y, por la otra se mantenía la convicción del Estado de seguir apoyando e imponiendo la presencia de la misma burocracia sindical repudiada por los trabajadores.

<sup>47</sup> *Excélsior*, 2 de julio de 1958; también, *Tiempo*, 7 de julio de 1958.

Y es que si el gobierno de Ruiz Cortines había aceptado, presionado por las circunstancias del momento político, resolver el conflicto planteado, de ninguna manera había renunciado a

seguir ejerciendo su control sobre el STFRM. Esta contradicción entre la voluntad colectiva de los trabajadores y la voluntad del Estado quedó, por el momento, en estado latente. 