

Sindicalismo ferrocarrilero, 1970-1988

Max Ortega

La estrategia del desarrollo estabilizador dejó al concluir los años sesenta una injusta distribución del ingreso, una fuerte crisis fiscal, un agudo estancamiento agrícola y un creciente desequilibrio externo.

Para solucionar estos problemas, agravados por la crisis económica internacional, los gobiernos de Luis Echeverría Álvarez y José López Portillo definieron y aplicaron una estrategia económica con la que buscaban recomponer las finanzas públicas, promover la productividad en la agricultura y en la industria, impulsar las exportaciones manufactureras, controlar el déficit público y regular el crecimiento del crédito.

"Desarrollo compartido" y "Alianza para la producción" fueron, una y otra, denominaciones sexenales de dicha estrategia. En el primer caso, la política laboral combinó reformas, negociación y represión con el fin de contener el ascenso de la insurgencia sindical y reforzar, al mismo tiempo, la funcionalidad del sistema de dominación sindical. La Alianza para la producción impuso, por su parte, la contención salarial, la austeridad programada y la represión como elementos centrales de su política laboral.

En este marco de crisis económica y de políticas laborales contrarias a los intereses de los trabajadores se produjo, durante la década de los setenta, la emergencia global de los trabajadores en defensa de sus condiciones de vida y de recuperación de sus instrumentos de clase.

Los ferrocarrileros, parte importante de esa lucha general y destacamento avanzado de la misma, jugaron, junto con los electricistas democráticos, un papel central en los primeros diez años de resistencia obrera al proceso de reestructuración capitalista.

En los ochenta, la crisis económica siguió su curso. Para controlarla se puso a funcionar el Plan Global de Desarrollo 1980-1982. Con él se buscaba crecer, generar empleos y controlar la inflación.

Sin embargo, al iniciarse el gobierno de Miguel de la Madrid, el PIB había caído -0.5% y la inflación tenía una tasa anual de 98.8%. Ante el desastre económico, el nuevo gobierno anunció el Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988. Con tal estrategia recesiva se buscaba ordenar la economía, abatir la inflación, recuperar la capacidad de crecimiento, proteger la planta productiva y el empleo, y realizar el cambio estructural.

Para el logro de esos propósitos se aplicó una política laboral que reestructuró profundamente las relaciones del Estado y el capital con sus trabajadores. En efecto, la capacidad adquisitiva del salario se redujo drásticamente; se impuso el Servicio Civil de Carrera en el sector central; se llevaron a cabo despidos masivos de trabajadores; se dismantelaron los contratos colectivos de trabajo; se aniquiló todo poder de los sindicatos; se abolió, virtualmente, el derecho de huelga; se reprimió a la oposición sindical y se instauraron, en el campo del sindicalismo oficial, nuevos equilibrios laborales.

Pero a diferencia de la década anterior, esta vez los ferrocarrileros no pudieron operar como polo de la resistencia sindical. La derrota sufrida los había mantenido en un estado de relativa pasividad y disgregación. Sólo en el último año del gobierno de Miguel de la Madrid se expresarían las primeras manifestaciones de lo que pronto sería el inicio de un nuevo ciclo de luchas ferrocarrileras.

Sindicalismo ferrocarrilero, 1970-1988 ¹

Excarcelación y primer recorrido de Demetrio Vallejo por el sistema ferroviario, 1970

Tras 11 años y 4 meses de prisión, Demetrio Vallejo abandonó la cárcel. Lo mismo hizo Valentín Campa. Y contrariamente a lo que pudo pensar el Estado, Vallejo manifestó su voluntad de seguir luchando. Un poco más tarde, el 2 de septiembre, anticipó las ideas que pondrían en movimiento a los ferrocarrileros opuestos al "charrismo" sindical.

Es necesario —dijo—, en primer lugar, que en cada sindicato se formen organismos que sean capaces de aglutinar a la mayoría de los trabajadores... [para] hacer respetar los estatutos sindicales y la voluntad de los agremiados de elegir y deponer a sus dirigentes; de reclamar el cumplimiento de los contratos de trabajo y los reglamentos de labores y vigilar que las cuotas sindicales se usen en defensa de sus derechos e intereses y para ayudar solidariamente a otras organizaciones obreras que luchan por su mejoramiento económico y de trabajo.²

A partir de diciembre de 1970, Vallejo se reintegró activamente a la lucha por la democratización del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM). Su actividad se reanudó, cabe señalarlo, en un ambiente favorecido por las condiciones políticas del nuevo gobierno.³ En Ciudad Frontera, Coahuila, San Luis Potosí e Irapuato, presidió reuniones de ferrocarrileros. Al regresar a la ciudad de México, el 28, concluyó su primera gira de trabajo por el sistema ferroviario. Con este recorrido de cuatro días, había establecido las primeras bases de organización de una larga batalla contra la dominación del "charrismo" fe-

rocarrilero. Se delineó igualmente, con la toma del local sindical de la sección 13 de Matías Romero, Oaxaca, el día 17, la forma de lucha que durante casi dos años los ferrocarrileros usarían una y otra vez.

El "charrismo" ferrocarrilero reaccionó rápidamente. Apenas regresó Vallejo a la ciudad de México, en la Terminal del Valle de México, se produjo una colisión de ocho máquinas. Las declaraciones del gobierno se aclararon, Vallejo, Campa y 223 ferrocarrileros fueron detenidos y puestos en libertad tres días después. Con esto se trataba de amedrentar a los trabajadores y de hacerles saber, entendieran o no, que la "democratización de la vida sindical" no abarcaba al sindicato ferroviario. Asimismo, Fidel Velázquez acusó a Vallejo, Campa y Galván, de ser responsables del sabotaje en la terminal del Valle de México. Con este reagrupamiento del sindicato oficial y la clara definición estatal, las condiciones políticas de diciembre de 1970 se modificaron. Al empezar el nuevo año, Estado y sindicalismo oficial estaban unificados en contra de Vallejo y sus esfuerzos democratizadores.

Constitución del MSF y toma de locales sindicales, 1971

El 18 de enero se constituyó el Movimiento Sindical Ferrocarrilero (MSF) con la asistencia de delegados de 29 de las 36 secciones y con Demetrio Vallejo Martínez como presidente. También se aprobó un programa de lucha⁴ que normaría la conducta de los miembros del movimiento.

Casi al mismo tiempo, el 2 de febrero, Villanueva Molina asumía el cargo de nuevo secretario general del STFRM, y recibía abiertamente el apoyo del presidente de la República, quien declaró lo que sigue: "Sé que,

ciertamente, no fueron (las de Villanueva Molina) unas elecciones de forma perfecta... como mi propia elección no fue perfecta en muchos detalles".⁵

A la fundación del MSF le sucedieron, en el mes de abril, la toma de locales sindicales en la zona del Pacífico. "En asambleas legalmente constituidas se resolvió echar de sus puestos a los representantes sindicales", y de paso repudiar la presencia de Mariano Villanueva Molina en la Secretaría General del sindicato. A solicitud de los representantes locales depuestos, la policía desalojó a los trabajadores de su recinto y reestableció en sus puestos a los repudiados.⁶

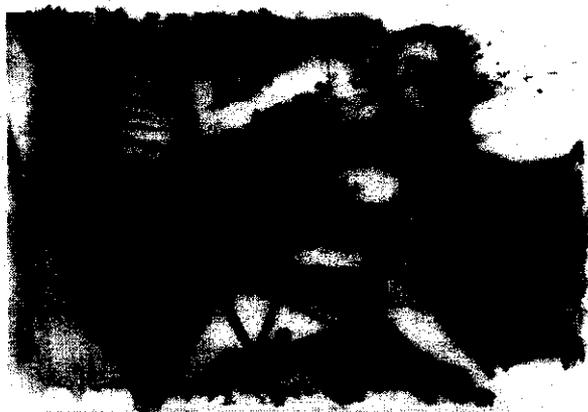
A las acciones del Pacífico siguieron las giras de trabajo de junio con las que Vallejo inició los trabajos de información y organización del MSF en la región norte del país.⁷

Entre julio y septiembre, el MSF, al avanzar, fue duramente reprimido. En julio, en Ciudad Juárez, Chihuahua, se hizo una concurrida asamblea ferrocarrilera. En Tierra Blanca, Veracruz, los militantes del MSF intentaron, sin éxito, ocupar el local sindical. Atacados por los "charros" a balazos, un trabajador resultó muerto y otro herido. Ambos eran dirigentes del MSF. En Jalapa, los trabajadores de la sección ejercieron el derecho que establecían los estatutos de deponer a sus representantes, pero varios días después, un grupo encabezado por Antonio Vega García, auxiliado por elementos cetemistas y policíacos, los agredieron y asesinaron a cuatro trabajadores. En la sección 28 de Veracruz ocurrió algo similar a lo sucedido en Jalapa. Los dirigentes elegidos por mayoría fueron balaceados y uno de ellos herido de gravedad. En Matías Romero, Oaxaca, el ejército desalojó a los trabajadores que habían tomado el local de la sección 13.⁸

La represión no impidió que el 27 de octubre, los ferrocarrileros tomaran posesión, en la población de

Frontera, Coahuila, del local de la sección 29 de su propio sindicato. Días más tarde fueron desalojados por la policía. El 5 de noviembre fueron detenidos siete ferrocarrileros, acusados por los "charros" de "despojo de inmuebles y asociación delictuosa". El día 7, Vallejo llegó a Frontera, acuciado por lo sucedido. A los pocos minutos fue arrestado y trasladado al presidio de Monclova. El día 11, la presión popular obligó a las autoridades procharristas a liberar a Vallejo y a sus compañeros.⁹

Coincidente con las acciones del MSF, se desarrollaba la lucha del Sindicato de Trabajadores Electricistas de la República Mexicana (STERM). Al finalizar el año, decidieron unir sus fuerzas e iniciar la movilización nacional de trabajadores electricistas y ferrocarrileros. El MSF hizo saber a los comités directivos de las secciones y delegaciones, por medio del comunicado del 24 de noviembre, que:



Para que todos estos atropellos y hechos represivos lleguen a conocimiento de las más altas autoridades del país, el Comité Directivo Nacional, acordó que el día 14 de diciembre próximo, a las 17 horas (cinco de la tarde) se realicen manifestaciones o asambleas públicas de protesta, exigiendo el castigo de los responsables y pidiendo que las autoridades judiciales y militares no intervengan en los problemas internos de los sindicatos, tal como lo prometió el Presidente de la República.

El 14 de diciembre, tal como se había anunciado, se llevó a cabo la Primera Jornada Nacional por la Democracia en 45 ciudades del país. Los protagonistas y convocantes principales eran tres: STERM, MSF y FAT.

Sigue la toma de locales sindicales, 1972

El 7 de enero, y a pesar de lo sucedido el año anterior, fue ocupado en Monterrey el edificio de la sección 19 del STFRM, tercera en importancia dentro del conjunto de secciones. En la acción participaron 400 ferrocarrileros.¹⁰ El secretario general de la sección, Manuel Montelongo Hipólito, regidor del Ayuntamiento de Monterrey, fue depuesto. Los "charros" respondieron agrediendo a los trabajadores, en esta ocasión con garrotos fabricados expresamente para el caso; los ferrocarrileros repelieron la agresión y se impusieron a los "charros".¹¹

Para estas fechas eran 13 las secciones donde se había aplicado la medida de toma de local sindical. Nervioso, Fidel Velázquez amenazó: "en la CTM y en el movimiento obrero, se encontrará siempre todo un ejército dispuesto a la lucha abierta, constitucional o no".

Seis días después de lo sucedido en la sección 19, cien trabajadores ferrocarrileros tomaron el edificio de

la sección 27 de Torreón. Mientras tanto, elementos militares rodeaban el edificio de la sección 17 de Gómez Palacio, Durango, para evitar que otro grupo de trabajadores realizara la misma operación, como lo habían anunciado.

El 22 de enero, Demetrio Vallejo presidía una asamblea en el local de la sección 19 e informaba que el MSF tenía bajo su control las sedes sindicales de los ferrocarrileros en Monterrey, Torreón, Guadalajara, Ciudad Frontera, Matías Romero y Tonalá, Chiapas. Sostuvo que el movimiento por la democracia sindical ferrocarrilera se realizaba dentro de los cauces legales. Y que —añadió, explicitando la otra parte de la táctica sindical— se había pedido a Mariano Villanueva Molina que convocase a plebiscitos en aquellas secciones donde los trabajadores habían ocupado los edificios, para obtener la elección de auténticos dirigentes.¹²

Por otra parte, el día 27 de este mes se realizó la Segunda Jornada Nacional por la Democracia Sindical. En ella participaron 100 mil obreros, campesinos y estudiantes. Levantaron, en decenas de ciudades, sus demandas más sentidas: democracia sindical, plebiscito en el STFRM, y restitución de los legítimos derechos del STRM.

Ante los enérgicos avances del MSF, los "charros", encabezados por Villanueva Molina, decidieron cerrar los recintos sindicales de las 38 secciones y mantenerlos protegidos con brigadas de choque, soldados y policías.

El 10 de marzo, la dirigencia sindical oficial pasó a la ofensiva. El local de la sección 19 fue asaltada y sus ocupantes desalojados. La acción fue realizada por pistoleros pagados. El ejército y la policía colaboraron como fuerza de apoyo. El resultado del asalto fueron un estudiante de preparatoria y un obrero muertos, otros nueve obreros heridos, del lado vallejista; y del lado de

los "charros", un elemento muerto. Un policía también resultó herido.

Al día siguiente, en la ciudad de México se realizó una conferencia de prensa; en Monterrey, por la tarde, se hizo un mítin popular de protesta; el Sindicato de Trabajadores de la Universidad de Nuevo León se solidarizó con los ferrocarrileros. El 12, el rector de la UANL encabezó el sepelio del estudiante asesinado; el Consejo Nacional Ferrocarrilero (CNF), dirigido por Valentín Campa, condenó la agresión al MSF; y la policía judicial, por su parte, detuvo a 69 ferrocarrileros.¹³

El 14 de marzo, en la ciudad de México, se realizó una segunda conferencia de prensa. El 15 por la noche, en Monterrey, varios miles de trabajadores, estudiantes y colonos realizaron dos mítines y una manifestación. Los actos fueron precedidos por los líderes MSF, del Sindicato de Trabajadores de la UANL, de varias escuelas preparatorias y facultades y de la Federación de Organismos Populares Independientes. El mismo día en la ciudad de México se efectuó un mítin organizado por el MSF, en el Sindicato de Trabajadores de la Euzkadi. El 16 fueron liberados, por falta de méritos, 63 de 74 ferrocarrileros detenidos como presuntos responsables del enfrentamiento entre trabajadores y "charros".

Sin embargo, el juez primero de lo penal, licenciado Florencio Flores Peña, declaró formalmente presas a once personas, las cuales serían procesadas por homicidio, lesiones, daño en propiedad ajena, portación ilegal de armas de fuego y disparo de las mismas.

Por esos mismos días, Demetrio Vallejo declaró, refiriéndose a la toma de locales, lo que podría considerarse una explicitación y al mismo tiempo evaluación de dicha medida táctica: "... tomar el edificio es tomar la sección... tomar el edificio es tomar el corazón de la organización, el lugar representativo del sindicato,

es decir, tomar una parte de la organización...". Y en cuanto a los resultados prácticos, añadía lo que sigue:

...hay temor en los trabajadores. Ese temor cuando planteamos que hay que apoderarse de los locales sindicales para que tomen posesión los nuevos dirigentes; creo que sólo una tercera parte de los trabajadores han superado ese problema del temor y la represión y desde luego son los más decididos y los que están en la lucha permanente por la conquista de sus derechos.¹⁴

Una opinión diferente a la de Vallejo, emitida desde el movimiento ferrocarrilero y contraria a la táctica del MSF, era la de Valentín Campa, dirigente del Consejo Nacional Ferrocarrilero (CNF):

...Vallejo, por su parte llega a plantear el problema de la independencia sindical sobre la base de ir conquistando secciones, lo cual lo lleva al error de creer que las secciones son los edificios y los escritorios... lo esencial, desde nuestro punto de vista es la lucha desde los centros de trabajo de los grandes sindicatos industriales, paralelamente y en contra del aparato sindical controlado por el gobierno; ésta es la única posibilidad de actuar, puesto que los sindicatos no permiten asambleas.¹⁵

A principios de julio, la dirección de MSF buscó la solución estatal. Presentó un memorándum al Ejecutivo Federal, en el que planteaba los problemas internos del gremio ferrocarrilero y pedía un plebiscito para resolverlos.¹⁶ En el mismo sentido, la Asamblea Nacional del MSF, celebrada los días 16 y 17 de septiembre, decidió que su directiva se entrevistara con el secretario de trabajo, Porfirio Muñoz Ledo. La entrevista, en efecto, se realizó dos días después, y en ella los ferrocarrileros ratificaron sus demandas.¹⁷

Las gestiones ante el gobierno no dieron resultados. Entonces, el MSF celebró el 31 de octubre una

asamblea informativa a la que asistieron delegados de toda la República. El objetivo de la asamblea era presentar una información detallada de la situación por la que atravesaban algunas secciones en particular, y el movimiento en su conjunto. En lo particular, se señalaron dos deficiencias: la ausencia de trabajo de base en diversas secciones y la carencia de cuadros sindicales experimentados. Se destacó la experiencia de la sección 5 de Chihuahua, como un ejemplo de trabajo de masas. Al final de la asamblea, Vallejo exhortó a los delegados a que pusieran en consideración la táctica de lucha que había estado utilizando el MSF, para decidir si la modificaban o insistían en ella. El acuerdo unánime de los delegados fue el de continuar con la misma táctica, profundizar el trabajo de orientación entre los ferrocarrileros, ampliar los comités ejecutivos de las secciones del DF, frenar el desprestigio por los ataques que se habían hecho a los ferroviarios a raíz de los accidentes, fortalecer la unidad y redoblar la lucha.

En respuesta a la decisión del MSF de seguir luchando por la democratización del STFRM, el sindicalismo oficial y el Estado desataron una ofensiva generalizada. EL 4 de diciembre, los líderes "charros" de la sección 13 del STFRM en Matías Romero, Oaxaca, trataron de tomar por asalto el local sindical, que se encontraba en manos de miembros del MSF, grupo mayoritario en la sección. En el ataque perdieron la vida dos dirigentes espurios: Margarito Mendoza Osorio y Norberto Enrique Hernández. La policía detuvo como presuntos responsables a cuatro militantes del MSF: Juan Bante Santiago, Samuel Astudillo, Miguel Lorenzana y Manuel Espinoza. Mariano Villanueva Molina, secretario general del STFRM, aprovechó los hechos ocurridos para demandar al gobierno que se le devolvieran los locales sindicales en poder de los vallejistás. EL 7 de diciembre, el Congreso del Trabajo se sumó a



los reclamos de Villanueva Molina. Al entrevistarse con Muñoz Ledo y con el pretexto de los muertos en Matías Romero, demandó también la devolución de los edificios sindicales tomados por el MSF. La respuesta del secretario del Trabajo fue inmediata. El 18, por orden de esa Secretaría, los militantes del MSF fueron desalojados de los locales que ocupaban las secciones 11 de Irapuato, 30 de Nuevo Laredo, 7 de Durango, 9 de Gómez Palacio, 22 de Oaxaca, 29 de Ciudad Frontera y 27 de Torreón.

Sobre los hechos, la Asamblea Nacional del MSF declaró ese mismo día que "...si-el ejército o la policía vuelven a entregar los edificios sindicales a los líderes charros, los trabajadores, tan pronto como dejen de darles protección, volverán a ocupar sus edificios, puesto que éstos son propiedad de los trabajadores y no de los soldados ni del Estado". Asimismo, informaron que:

...el día 27 del actual [diciembre] en todo el país [se realizarán] manifestaciones protestando por las detenciones arbitrarias hechas por policías y soldados en Matías Romero, Oaxaca, y [se] exigirá la libertad de los dirigentes del MSF

injustamente encarcelados y, para el día 14 de enero próximo se harán nuevas manifestaciones si la Secretaría del Trabajo y Previsión Social no resuelve el problema intergremial existente por medio de plebiscitos o elecciones.¹⁸

El 27 de diciembre y el 14 de enero de 1973, el MSF, en cumplimiento a lo anunciado, realizó mítines, manifestaciones y asambleas en varios Estados de la República. De un total de 38 secciones, ocho realizaron mítines de protesta con participación de obreros, campesinos y estudiantes.

Elecciones del CEN del STFRM, 1973

Al comenzar el año, y tras dos de lucha continua, el saldo para el MSF era negativo: estaban suspendidos en sus derechos sindicales casi cien ferrocarrileros, incluyendo jubilados, de las siguientes secciones: 5 de Chihuahua, 10 de Guadalajara, 13 de Matías Romero, 14 de Mazatlán, 24 de San Luis Potosí, 29 de Ciudad Frontera y 38 de Jiménez, Chihuahua; habían sido

asesinados o encarcelados algunos de los mejores militantes de base y cuadros ferrocarrileros de dirección; habían sido desalojados los militantes del MSF, por la policía y el ejército, de los locales ocupados por ellos; y por último, habían perdido el apoyo y la cobertura del STFRM y sus movilizaciones.

Por otra parte, la alianza entre el Estado y el sindicalismo oficial era cada vez más consistente. Su unidad de propósitos en contra del MSF era cada vez más sólida. Así, el primero de febrero, durante la ceremonia conmemorativa del XL aniversario de la fundación del STFRM, el presidente de la República dirigió

una cordial, amistosa y revolucionaria exhortación a los ferrocarrileros todos del país, para que ... en su vida sindical aumenten su unidad interna; para que sean, sí, vigorosoperos sólidos y prudentes ante las provocaciones de grupos minoritarios infestados de factores extraferrocarrileros que quieren alterar, por ambiciones personales que ya en años pasados afloraron en la vida del sindicato ahora que unido está resolviendo los problemas sociales y laborales de sus miembros, con la ayuda del Estado mexicano. A eso he venido también: a exhortarlos a la unidad con prudencia; a que sean lúcidos frente a las provocaciones, frecuentemente de origen extranacional, y a perfeccionar todo aquello que en el sindicato haya que mejorar; a colaborar con las direcciones sindicales para la resolución de los problemas de todos, para lo cual contarán con el apoyo creciente del gobierno federal.¹⁹

Ese mismo día, los militantes del MSF realizaron manifestaciones y mítines en diversos estados del país, exigiendo la satisfacción de sus demandas:

1. La reinstalación de Demetrio Vallejo y de todos los trabajadores destituidos en 1958-1959.

2. La rehabilitación de los derechos sindicales de todos los trabajadores que tenían suspendidos por la arbitrariedad charrista.
3. Que en la próxima convención sindical extraordinaria no se hiciera ninguna modificación a los estatutos que violara los principios democráticos.
4. Que se respetara el voto de los trabajadores en las nuevas elecciones con la intervención de los inspectores del trabajo.
5. Que se terminaran los procesos contra los ferrocarrileros de Matías Romero, de Irapuato y Ciudad Frontera.
6. Que se firmara un convenio tripartito entre el Comité Ejecutivo Nacional del STFRM, dirigentes del MSF y la Secretaría del Trabajo, estableciendo que el patrón electoral serían las listas de raya.
7. Que se pagaran sus salarios a los ferrocarrileros heridos, y que recibieran atención e internamiento para su completa curación en el hospital Colonia.

Ante la cercanía de las elecciones para nombrar el Comité Ejecutivo General del STFRM, se reunió la VII Asamblea Nacional del MSF, los días 24 y 25 de mayo. Asistieron a ella 26 delegaciones de otras tantas secciones del sistema. Se inició con un informe de balance de Demetrio Vallejo y terminó con la definición de la política electoral por seguir. En su informe, Vallejo destacó dos elementos esenciales: las fallas en los comités directivos del MSF en las secciones y la reducción de la participación de los trabajadores.

Los acuerdos tomados por la VII Asamblea Nacional fueron los siguientes:

1. Entrevistarse con el presidente de la República para exigirle el cumplimiento de los cinco puntos presen-

tados con anterioridad a Porfirio Muñoz Ledo, secretario del Trabajo y Previsión Social, a saber:

- a) Que firmara un convenio tripartito entre el comité ejecutivo nacional del STFRM, el MSF y la Secretaría del Trabajo, estableciendo que las listas de raya fueran la base del padrón electoral y que las elecciones sindicales se realizaran con la supervisión de inspectores de la misma Secretaría.
 - b) Libertad inmediata e incondicional de los ferrocarrileros presos en las mazmorras de Juchitán, Oaxaca.
 - c) Que se terminaran los procesos ilegales contra los ferrocarrileros miembros del MSF en Matías Romero, Irapuato, Ciudad Frontera, Chihuahua y Guadalajara.
 - d) Que se pagaran los salarios caídos y se reinstalara a Demetrio Vallejo y a todos los ferrocarrileros despedidos en 1959.
 - e) Que se rehabilitaran los derechos sindicales a todos aquellos trabajadores que los tenían suspendidos por la arbitrariedad de los charros.
2. Realizar concentraciones de masas para liberar a los trabajadores encarcelados: Guadalajara: 8 de abril; Ciudad Frontera: 15 de abril; Oaxaca: 29 de abril; Juchitán: 13 de mayo; Irapuato: 20 de mayo; y Chihuahua: 27 de mayo.
 3. El MSF participaría en las próximas elecciones para renovar al ejecutivo nacional del SRFRM, con una planilla que incluiría a Demetrio Vallejo, para el puesto de secretario general.
 4. Vallejo y otros comisionados realizarían una gira de trabajo organizativo.
 5. Los directivos del MSF en el DF, realizarían trabajos de reorganización, ampliación y profundización de la lucha ferroviaria.²⁰

Para dar cumplimiento a los acuerdos de la Asamblea Nacional, Demetrio Vallejo recorrió todo el sistema ferrocarrilero, organizando, dando a conocer la planilla electoral, pulsando y recogiendo opiniones y votaciones a favor de la participación en la lucha electoral. En todas las asambleas en las que participó, Vallejo sostuvo la propuesta de tomar los locales de todas las secciones, en caso de que la voluntad de los trabajadores no se respetara en las elecciones.²¹

En el DF se realizaron, durante la primera quincena de julio, mítines de agitación y propaganda electoral en todos los centros ferrocarrileros.

De nueva cuenta, el Estado intervino para reforzar la posición de la burocracia sindical ferrocarrilera. Luis Gómez Z. fue nombrado gerente general de Ferrocarriles Nacionales de México.²² Éste declaró de inmediato que Vallejo estaba impedido de participar en las elecciones como candidato a la secretaría general del STFRM, porque no era trabajador de Ferrocarriles.

EL MSF decidió, entonces, sustituir la candidatura de Vallejo por la de Francisco Gómez Armijo. Esto no impidió que, de todas maneras, el Grupo "Héroes de Nacozari" impusiera como secretario general para el periodo 1974-1977 a Tomás Rangel Perales.

Las irregularidades de dicho proceso electoral fueron dadas a conocer por el MSF al secretario del Trabajo en un documento en el se señalaban una a una: no se habían entregado estatutos a los ferrocarrileros; la convocatoria para las elecciones no incluían el capítulo relativo a elecciones; no se había registrado a candidatos del MSF bajo el pretexto de que se encontraban suspendidos de sus derechos sindicales; los candidatos postulados por el Grupo "Héroes de la Nacozari" y que eran miembros del comité ejecutivo en funciones, no habían renunciado como establecían los estatutos; los comités electorales no adictos a los "charros" habían sido desin-

tegrados; se había concedido, por parte de la empresa, un día de descanso a quien apoyara a Tomás Rangel Perales; no se habían entregado los padrones electorales ni las cédulas de votación para su debido registro; las cédulas de votación sólo se habían entregado a los simpatizantes del candidato oficial; y el ejército también había intervenido en apoyo de los "charros" en varias secciones sindicales.

La gestión de Tomás Rangel Perales, 1974-1976

La gestión de Tomás Rangel Perales, a diferencia de la de Mariano Villanueva Molina, tuvo una oposición ferrocarrilera sumamente debilitada.

Después de las elecciones para la renovación del CEN del STFRM, el MSF y el resto de la oposición ferrocarrilera entraron en un periodo de reflujo prolongado.

En esas condiciones, la revisión en octubre de 1974 del contrato colectivo de trabajo con los Ferrocarriles Nacionales de México, el Ferrocarril del Pacífico y la agencia de Carros Dormitorio, fue relativamente tranquila. Se obtuvo para los trabajadores un incremento salarial de 274.15 pesos mensuales, retroactivo al primero de septiembre.

Igualmente, los trabajadores jubilados obtuvieron un incremento proporcional en sus pensiones. El resto de las empresas, como los Ferrocarriles Chihuahua-Pacífico, Sonora, Baja California y Unidos del Sureste, concedieron aumentos salariales de 600 pesos mensuales para cada trabajador activo, y 300 pesos mensuales para los jubilados.²³

La oposición democrática en el STFRM, integrada por el Movimiento Sindical Ferrocarrilero (MSF), el Consejo Nacional Ferrocarrilero (CNF), Acción Sindi-

cal, el Comité Pro-Defensa de los Salarios y otros grupos, organizaron, durante la revisión contractual, el Comité de Lucha del Distrito Federal para el pago íntegro de los salarios. Denunciaron la no inclusión en los tabuladores de determinada cantidad de dinero obtenida en la última revisión contractual, y encabezaron una manifestación de protesta frente a la Secretaría del Trabajo.

Todo el año de 1975, los trabajadores ferrocarrileros estuvieron en calma. Pero el aumento de cuotas sindicales y los reajustes masivos de personal en 1976 reanimaron la inconformidad sindical. En julio, los ferrocarrileros celebraron la Primera Asamblea Nacional contra los Reajustes. Asistieron a ella los representantes de 17 secciones. Los acuerdos que se tomaron fueron:

1. Luchar en contra de las cláusulas del contrato colectivo de trabajo referente a los reajustes de personal.
2. Impulsar la formación de comités de lucha en contra de los reajustes de personal.
3. Denunciar la malversación de fondos realizada por Tomás Rangel Perales, secretario general del STFRM.
4. Luchar contra el aumento de las cuotas sindicales.
5. Demandar aumento salarial.
6. Luchar por la democracia sindical.²⁴

Sin embargo, la dirigencia del STFRM controló sin mayores dificultades la protesta de 1976 al igual que lo había hecho con la de 1974.

En los últimos meses de la gestión de Tomás Rangel Perales se llevaron a cabo dos acciones importantes: las elecciones para la renovación del CEN del STFRM y la revisión contractual.

El primero de septiembre, el STFRM lanzó la convocatoria para las elecciones de renovación del comité ejecutivo nacional del sindicato ferrocarrilero. El

candidato y finalmente nuevo secretario general para el periodo 1977-1979, fue Jesús Martínez Gortari, miembro del Grupo "Héroes de Nacozari". La oposición democrática no tuvo, como ocurrió en 1973 una presencia relevante.

En la revisión contractual de octubre en Ferrocarriles Nacionales de México, los trabajadores obtuvieron un incremento salarial de 23%, más una compensación de 275 pesos mensuales. En forma proporcional se incrementaron las pensiones de los trabajadores jubilados. En los otros ferrocarriles, Chihuahua-Pacífico, Unidos del Sureste y Sonora-Baja California, se otorgó el mismo aumento salarial. Sólo quedó pendiente la revisión contractual en el Ferrocarril del Pacífico.²⁵

De nueva cuenta, la revisión contractual generó inconformidades. Trabajadores descontentos de las 38 secciones integraron, junto con la oposición democrática, el Comité Pro-Defensa del Salario del STFRM.

Este comité acordó, luego de impugnar la firma del contrato colectivo de trabajo por considerarlo lesivo a los intereses de los ferrocarrileros, luchar por mejores salarios para los trabajadores activos y los jubilados.

La gestión de Jesús Martínez Gortari, 1977-1979

De 1977 a 1979 se añadió a la desmovilización de los ferroviarios, la dispersión de la oposición democrática. El Movimiento Sindical Ferrocarrilero (MSF), el Consejo Nacional Ferrocarrilero (CNF), el Frente Ferrocarrilero Democrático (FFD), el grupo Acción Sindical, la Coalición de Ferrocarrileros Jubilados (CFJ) y otros más, actuaron cada uno por separado. Reivindicaron de manera particular algunas de las demandas fundamentales de los trabajadores, como por ejemplo aumento salarial, vivienda, jubilaciones, y otras. Este

periodo de dispersión coincidió con el mandato de Jesús Martínez Gortari.

En esta gestión, además de la revisión contractual y las elecciones de renovación del CEN del STFRM, tuvieron una importancia considerable el problema de la jubilación y el del ingreso de los ferrocarrileros al IMSS.

Hacia marzo de 1977, los ferrocarrileros jubilados realizaron manifestaciones de protesta durante las cuales denunciaron que sus pensiones estaban debajo del salario mínimo ferrocarrilero, y que además se les negaba algunos de sus derechos sindicales.²⁶ Exigían el mejoramiento sustancial de dichas pensiones.

En respuesta a las demandas, Ferrocarriles Nacionales de México y el STFRM señalaron que en ese año, de los 100 mil trabajadores en activo, un 40% cubría los requisitos de jubilación, pero que debido a la situación económica de la empresa y a que, por otra parte, las pensiones jubilatorias se deterioraban rápidamente, la



empresa no contaba con la capacidad para jubilar a tan alto porcentaje de ferrocarrileros.²⁷

Al año siguiente, 1978, la Coalición de Trabajadores Ferrocarrileros emprendió nuevas movilizaciones. Nuevamente demandó el incremento de pensiones jubilatorias y derechos sindicales iguales a los de los trabajadores activos. Hicieron saber, asimismo, que las gestiones ante la Junta de Conciliación y Arbitraje no habían avanzado porque ésta había archivado su expediente y declarado que la CTF no tenía personalidad jurídica.²⁸

En materia salarial, Martínez Gortari gestionó dos aumentos, uno en 1977 y otro en 1978. En el primer caso, el STFRM emplazó a huelga a las empresas ferrocarrileras en demanda de un 25% de aumento salarial extensivo a los trabajadores jubilados. En el segundo, emplazó a huelga por revisión de contrato colectivo de trabajo, demandando aumento salarial del 25%, incremento al fondo de ahorro, a la prima vacacional y a las pensiones de los jubilados.²⁹

La posibilidad de que los ferrocarrileros ingresaran al IMSS la señaló Luis Gómez Z., por primera vez, en septiembre de 1978. En esa ocasión declaró que, debido a que la capacidad económica Ferrocarriles Nacionales de México se encontraba saturada, uno de los primeros pasos para lograr su recuperación era que los trabajadores ingresaran como derechohabientes a dicha institución.

El licenciado Arsenio Farrell Cubillas, director del IMSS, dijo el 3 de octubre comentando las declaraciones de Luis Gómez Z., que existía el 80% de posibilidades de que los trabajadores ferrocarrileros ingresaran al IMSS. Y añadió que las autoridades correspondientes tenían en estudio el proyecto, para su aprobación.³⁰

Ante lo que parecía un acuerdo entre el sindicato, la empresa y el Estado, y que lesionaba sus intereses, los ferrocarrileros expresaron su disenso en manifestacio-

nes y movilizaciones diversas. Argumentaban, por ejemplo, que los servicios y las prestaciones del IMSS eran de menor calidad y más bajas que las que proporcionaba el servicio de Ferrocarriles.

En el último año de su gestión, Martínez Gortari tuvo que hacer frente al descontento de los trabajadores de Aguascalientes y Monterrey. En la sección 2, los ferrocarrileros denunciaron al Grupo "Héroes de Nacozari" como responsable de la violencia y la represión de que habían sido objetos los rieleros inconformes con la política sindical del secretario local, Benjamín Díaz. Mientras tanto, en Monterrey los ferrocarrileros formaron una agrupación orientada a luchar por el aumento salarial del 50%, y exhortaron a los trabajadores de todas las secciones del STFRM a apoyar un pliego petitorio en el que, junto con el aumento salarial, se rechazaba el ingreso al IMSS, se demandaba la semana laboral de 40 horas con pago de 56, aumento de aguinaldo, incremento a la prima vacacional, ayuda para la renta, y otras.³¹

En las elecciones para la renovación del CEN del STFRM, la oposición democrática logró un pequeño avance al poner de acuerdo a la candidatura de Humberto Viveros Ortiz. No obstante, el candidato del Grupo "Héroes de Nacozari", Faustino Alba Zavala, volvió a ganar la Secretaría General³² para el periodo 1980-1983.

Ensayos de coordinación de la oposición ferrocarrilera, 1980

La oposición democrática que había presentado como candidato a Humberto Viveros Ortiz para ocupar la Secretaría General del STFRM, al conocer el resultado oficial de las elecciones, denunció que existían pruebas suficientes para demostrar el fraude cometido en los comicios, con el apoyo de las autoridades laborales y

sindicales, por la planilla del Grupo "Héroes de Nacozari".³³

Por su parte, el Movimiento Sindical Ferrocarrilero (MSF) efectuó pláticas y gestiones con las autoridades laborales correspondientes, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social y la Secretaría de Gobernación, en las que denunció y presentó las pruebas del fraude electoral de 1979, de renovación del CEN del STFRM.

Empero, en las gestiones del MSF no hubo resultado alguno. Una vez más, el Grupo "Héroes de Nacozari" imponía su voluntad.

Faustino Alba Zavala, al tomar posesión de su cargo como secretario general del STFRM el primero de febrero, dijo que durante su gestión sindical lucharía por resolver el problema del rezago económico de los trabajadores ferrocarrileros y por obtener mejores salarios y prestaciones. En el acto estuvieron presentes el presidente de la República, José López Portillo, y el director de Ferrocarriles Nacionales de México,³⁴ Luis Gómez Z. Este último señaló, en oposición a la real política que venía aplicando, que antes de pensar en una reestructuración del sistema ferroviario se deberían satisfacer las necesidades económicas de los trabajadores ferrocarrileros.³⁵

El acuerdo electoral de 1979 pasó a ser, en 1980, la base de una mayor armonía de la oposición democrática. El MSF, el CNF, los comités de lucha y otras organizaciones ferrocarrileras se manifestarían activamente ante los problemas de revisión contractual, de aumentos salariales, de jubilaciones, de despidos injustificados, de aumento de cuotas sindicales y de posible ingreso al IMSS.

En marzo denunciaron que Ferrocarriles Nacionales de México había realizado un estudio en el que se asentaba que cerca del 50% de los trabajadores ferrocarrileros tenían derecho a jubilarse, y que, explicaban, si

éstos no tramitaban su jubilación era porque las pensiones eran sumamente reducidas.³⁶

En la sección 2 de Aguascalientes, la oposición democrática denunció a los líderes locales, Benjamín Zaragoza Díaz y Candelario Torres Villalpando, de vender plazas, de fraude a los fondos sindicales y de despido masivo de trabajadores.³⁷ En defensa de los trabajadores despedidos injustificadamente, la oposición democrática promovió diversas movilizaciones en las que señalaron que tales despidos era una maniobra de la empresa para negarles sus derechos sindicales.³⁸ En junio volvieron a denunciar toda una serie de atropellos cometidos por el grupo de choque al servicio del Grupo "Héroes de Nacozari".

Asimismo, la oposición democrática convocó a una asamblea nacional extraordinaria que debería llevarse a cabo en julio, y demandar un aumento salarial de "emergencia". Luego del aumento del 10% concedido por Ferrocarriles Nacionales de México, con retroactividad al primero de abril,³⁹ la Comisión Nacional Pro-Aumento de Emergencia manifestó su inconformidad porque —dijo— la situación salarial de los ferrocarrileros era tan difícil por lo bajo de sus salarios, que el 10% del aumento de "emergencia" obtenido no les permitiría satisfacer sus necesidades más apremiantes.⁴⁰

El gerente general de Ferrocarriles Nacionales de México y el secretario general del STFRM, Luis Gómez Z. y Faustino Alba Zavala, respectivamente, señalaron, refiriéndose a la cuestión salarial, que algunos de los problemas de la crisis económica de los FCNDM habían influido en los bajos salarios y las reducidas prestaciones que la empresa podía conceder a los trabajadores ferrocarrileros. Entre tales problemas se encontraban el déficit de Ferrocarriles, que ascendía, para 1980, a 7 mil millones de pesos; la carencia de equipo, instalaciones y recursos; y el excesivo número de personal jubilado y de

personal administrativo. Ambos, recomendaban un plan de reestructuración y rehabilitación de Ferrocarriles.⁴¹

Dentro de los plazos de revisión contractual, el problema salarial volvió a plantearse en Ferrocarriles. En agosto, las comisiones revisoras del contrato colectivo de trabajo fueron instaladas y se emplazó a huelga a Ferrocarriles Nacionales de México para el 30 de septiembre, en demanda de un 35% de aumento salarial, retabulación, incremento del 10% al fondo de ahorro, aumento de 10 días al aguinaldo e incremento de 200 para ayuda de la renta.⁴²

Enarbolando la bandera del 50% de aumento salarial, el Comité Nacional Ferrocarrilero Pro-Aumento del 50 por ciento impulsó movilizaciones y denuncias de la política de la empresa y el Grupo "Héroes de Nacozari". Señaló que la crisis económica de Ferrocarriles Nacionales de México se debía, entre otras cosas, al alquiler de vagones estadounidenses, por cuyo concepto se pagaban 128 000 dólares diarios; que la empresa pretendía una reestructuración de personal que amenazaba con el despido a más del 50% del personal; y que la violencia y la represión sobre los ferrocarrileros era cotidiana.⁴³

Finalmente, Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarriles Unidos del Sureste, Ferrocarriles Sonora-Baja California, Ferrocarriles Chihuahua Pacífico y Ferrocarriles del Pacífico, concedieron a sus trabajadores un incremento salarial del 25%.

Ante el aumento a las cuotas sindicales, la oposición democrática también hizo saber su rechazo. Por un lado, los ferrocarrileros jubilados denunciaron el fraude cometido por Tomás Rangel Perales al disponer de las cuotas sindicales para pagar su campaña como candidato a senador de la República;⁴⁴ por otro, el Frente Ferrocarrilero Democrático acusó a Faustino Alba Zavala, secretario general del STFRM, de incrementar las cuotas sin-

dicales arbitrariamente en un promedio de 134.7% para los activos y en un 94% para los jubilados.⁴⁵

Al terminar 1980, en el gremio ferrocarrilero se iba abriendo poco a poco y trabajosamente una reanimación de la lucha obrera, y una disminución del localismo y la dispersión de la oposición democrática ferrocarrilera. Sin embargo, había por delante un panorama difícil. Estaban en marcha la modernización de la empresa y su respectiva reestructuración de personal.

Modernización laboral en ferrocarriles, 1983-1988

La política ferrocarrilera del Estado y el control sindical del Grupo "Héroes de Nacozari" sobre los trabajadores, a lo largo de 25 años habían colocado a esta industria en condiciones de desastre. El Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988 resumió dicha situación del modo que sigue:

El ferrocarril ha ido disminuyendo paulatinamente su participación en el transporte debido al deterioro en la calidad del servicio, consecuencia del rezago en la modernización tanto de sus instalaciones, como en su organización y métodos de operación. En el desplazamiento de pasajeros sólo atiende al uno por ciento de los movimientos interurbanos, con equipos pesados y anticuados. En carga se ha ido concentrando en movimientos masivos de bajo valor específico pero estratégico para el abasto popular y el desarrollo industrial.

La fuerza tractiva y equipo de arrastre, que se compone de mil 800 locomotoras y 53 mil carros, presenta problemas de poca disponibilidad y utilización, consecuencia de la baja eficiencia de talleres y sistemas de mantenimiento, así como procedimientos de operación anticuados y de baja productividad[...] La red ferroviaria de 20 mil kilómetros de vías principales (cerca de 9 mil constituyen su componente troncal) no responde a las necesidades de transporte actuales, debido a

su anticuada configuración compuesta por vía sencilla casi en su totalidad e insuficientes laderas y espuelas, escasa señalización moderna, y a limitaciones derivadas de curvaturas y pendientes pronunciadas y baja capacidad de carga en puentes y alcantarillas. Los patios y terminales presentan problemas de saturación y deficiencias en la vinculación con otros modos de transporte. Esta situación se agrava por la conservación insuficiente de las vías e instalaciones complementarias.

Adicionalmente, el desarrollo de los ferrocarriles se ha visto limitado por las *inadecuadas condiciones laborales y la estructura de remuneraciones que no promueven la renovación de personal, su capacitación y productividad.*

Para superar esos crecientes "rezagos" del transporte ferroviario y aumentar su productividad y eficiencia, el gobierno de Miguel de la Madrid impulsó la modernización de la operación, la infraestructura y las relaciones laborales en los ferrocarriles. Dos puntos centrales de tal modernización, según el PND y el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 1984-1988, fueron la fusión de las cuatro empresas ferroviarias existentes y la instauración de nuevas relaciones laborales, contenidas una y otra en el Programa de Modernización del Sistema Ferroviario Mexicano.

La intención estatal de reestructurar las relaciones laborales partía del reconocimiento de dos hechos fundamentales:

Los ferrocarriles mexicanos emplean a 92 mil trabajadores. La edad promedio de los trabajadores ferroviarios es de 49 años y un 30 por ciento se encuentra en edad y tiempo en servicio para ejercer su derecho a la jubilación.

El contrato colectivo requiere actualizarse para mejorar las condiciones laborales y para que la estructura de remuneraciones promueva la capacitación y la productividad en el trabajo.⁴⁶

Consideración final

Con el consentimiento de la dirigencia del Sindicato de Trabajadores Ferroviarios de la República Mexicana (STFRM), el Estado impuso a los trabajadores, paso a paso, entre 1986 y 1988, la modernización del sistema ferroviario. Primero se modificó el clausulado del contrato colectivo pactado con Ferrocarriles Nacionales. Más tarde, una vez decretada la fusión de las cinco empresas ferroviarias en una,⁴⁷ se firmó el primero de abril de 1987 un *convenio* de fusión de



1987 - 1988 - México - Alfonso P.

contratos colectivos de trabajo que afectaron negativamente a cerca de 30 mil rieleros.

Prácticamente concluida la modernización ferroviaria, sus efectos estaban a la vista: miles de despedidos o jubilados, salarios mermados, prestaciones aminoradas, aumento en las cargas de trabajo y legalidad sindical quebrantada.

Confrontados con la realidad de una estructura sindical que había dejado de operar como mecanismo de



canalización de los problemas afiliados, los trabajadores se inconformaron, actuando al margen o en contra de la dirección sindical nacional. Eso ocurrió por lo menos en cuatro ocasiones. La primera, en 1986, cuando demandaron el pago del 9.2%; la segunda, en 1987, cuando los operarios de los Ferrocarriles Sonora-Baja California, Chihuahua-Pacífico y el Occidental plantearon un conflicto jurídico ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje por violaciones al contrato colectivo, la Ley Federal del Trabajo y la Constitución de la República; la tercera, cuando convocados por los graves efectos de la modernización, se reunieron en la ciudad de México, el 4 y 5 de diciembre de 1987, los representantes ferroviarios del Sur, la sección 21 de Puebla, el Movimiento Democrático Ferroviario, los Comités de Lucha de Pantaco y el Valle de México y el Movimiento de Renovación Sindical, en una Reunión Nacional de Convergencia Ferroviaria para encontrar la mejor manera de hacer la defensa del contrato colectivo de trabajo y de las fuentes de trabajo en la Convención Nacional Sindical del primero de febrero de 1988; y la cuarta, el 28 de abril de 1988, cuando Jorge Peralta Vargas, secretario general del STFRM, y Cenobio Rodríguez Velazco, secretario general impuesto a la sección 33 del antiguo Ferrocarril del Pacífico, fueron repudiados y desconocidos (al mismo tiempo que quienes así procedían daban su apoyo a Héctor Galván Covarrubias, dirigente seccional destituido del cargo por haberse opuesto a la firma del convenio de anulación del contrato colectivo de trabajo pactado con dicha empresa).

Sin embargo, a pesar del descontento y la protesta laboral, la reconversión ferroviaria siguió hasta sus últimas consecuencias. Así, el primero de octubre de 1988, al entrar en vigor el contrato colectivo único, quedaba formalizada jurídicamente, en el plano de las relaciones laborales, la modernización ferroviaria.

Notas

- 1 Ponencia presentada en el VII Encuentro Nacional de Historia del Movimiento Obrero, realizado del 23 al 27 de mayo de 1988, en la ciudad de Culiacán, Sinaloa. Agradezco a la División de Ciencias Sociales y Humanidades de la UAM-I y al CONACyT el apoyo brindado.
- 2 *¿Por qué?*, 17 de septiembre de 1970, pág. 10. En el pensamiento de Vallejo estaba claro, por otra parte, que los límites del sindicato eran a un mismo tiempo las posibilidades del partido político. Así lo hizo ver cuando señaló, en esta misma entrevista, que "Los sindicatos mexicanos o extranjeros, tienen una misión específica: defender los derechos sindicales y luchar por su mejoramiento económico y de trabajo. Pero se rebasa esta misión cuando se trata de defender los derechos constitucionales y el ejercicio de la democracia y cuando apoyan las luchas de los campesinos, de la clase media o de los productores nacionales... En realidad yo siempre he sido más sindicalista que político... Pero esto no quiere decir que si los grupos de izquierda y personalidades progresistas desean en reuniones de mesa redonda analizar la necesidad de crear un nuevo partido político de verdadera oposición que aglutine a estas fuerzas, yo no esté dispuesto a cooperar con mi grano de arena".
- 3 La toma de posesión de Víctor Manuel Villaseñor como gerente general de Ferronales, primero, y las declaraciones de Luis Echeverría Álvarez, nuevo presidente de la República, planteando la necesidad de la democratización de la vida sindical, después, eran parte de estas nuevas condiciones. Que al "charismo" sindical ferrocarrilero, encabezado por Luis Gómez Z., no le gustaba la designación del gerente de Ferronales, quedó manifiesto cuando, un día después de su toma de posesión, el 2 de diciembre, chocaron de frente dos convoyes en la estación "Villaseñor", Guanajuato, con un saldo de dos heridos y un muerto.
- 4 Véase *Declaración de principios del MSF, 1971*.
- 5 Citado en *Punto crítico*, núm. 1, enero de 1972, pág. 23.
- 6 *Solidaridad*, mayo 15 de 1971, Gilberto Rojo, "Desaliento y desconfianza entre los ferroviarios", tercera de forros.
- 7 El 26 de junio, el MSF sesionó en Torreón, Vallejo habló a 600 rieleros; 27 de junio: en Gómez Palacio, Durango, los militantes del MSF realizaron una asamblea de información y organización. Estuvieron presentes cerca de 300 ferrocarrileros y 100 trabajadores de otros gremios; 28 de junio: realizó la reunión del MSF, en Jiménez, Chihuahua; 29 de junio: se llevó a cabo la asamblea del MSF en la ciudad de Chihuahua.
- 8 *Solidaridad*, noviembre 15 de 1971, "Sobre los sucesos de Tierra Blanca. Boletín de prensa del MSF", pág.31; Comunicado del MSF, México, D.F., noviembre 24 de 1971; y "Entrevista a Vallejo", publicada en *Excelsior*, 16 de marzo de 1972, págs. 12 y 16.
- 9 *Solidaridad*, noviembre 15 de 1971, "Demetrio Vallejo: detenido, amenazado, liberado, ¡fortalecido!", pág.11.
- 10 *Punto crítico*, núm. 2, febrero de 1972, pág. 17.
- 11 *Excelsior*, marzo 14 de 1972.
- 12 *Punto crítico*, núm. 2, febrero de 1972, pág. 18.
- 13 *Excelsior*, 12 de marzo de 1972; y *Excelsior*, 13 de marzo de 1972.
- 14 *Punto crítico*, núm 4, abril de 1972, págs. 43 y 44.
- 15 *Idem.*, págs. 38 y 39. Paralela a esta discusión sobre la táctica sindical, dio comienzo otra discusión, la de crear una Unión Nacional de Trabajadores (UNT). Dicho proyecto, presentado originalmente por el STERM, terminó por atraer el interés del Sindicato de Obreros Libres (SOL), del MSF, el Frente Auténtico del Trabajo (FAT), el Frente "Lázaro Cárdenas" y la Asociación Revolucionaria Sindical (ARS). La discusión del proyecto a lo largo de 1972, sólo habría de cancelarse en el momento en que se fusionó el STERM con el SNESCRM, en un sindicato único: el SUTERM.
- 16 "FF.CC. Habla Vallejo", *Punto crítico*, núm. 10, octubre de 1972, pág. 9.
- 17 "El Movimiento Sindical Ferrocarrilero hace un balance de su actuación", *Punto crítico*, núm. 11, noviembre de 1972. pág. 13.
- 18 MSF, *Boletín de prensa*, 18 de diciembre de 1972.
- 19 "Entrevista a Demetrio Vallejo", en *Punto crítico*, núm. 15, marzo de 1973, pág. 6.
- 20 Para el análisis de las tendencias y la discusión en el seno de esta asamblea nacional, puede verse nuestro artículo "La VII Asamblea Nacional del Movimiento Sindical Ferrocarrilero", publicado en el núm. 16 de la revista *Punto crítico*.
- 21 Para una información más amplia sobre el recorrido nacional por el sistema ferrocarrilero, puede verse nuestro artículo "Perspectiva crítica del movimiento sindical ferrocarrilero", publicado en el núm. 18 de la revista *Punto crítico*.
- 22 Luis Gómez Z. era, contemporáneamente, el jefe del Grupo "Héroes de Nacoziari", mismo que desde 1960 ejercía un absoluto control sobre los trabajadores ferrocarrileros.
- 23 Guillermo Velarde, "Concluyó la revisión del contrato de los ferrocarrileros; beneficios a jubilados", *Excelsior*, 8 de octubre de 1974, pág. 23; Luis Pérez Orozco, "Nueva época de armonía entre trabajadores y empresa de los Ferrocarriles Nacionales", *El Nacional*, 12 de octubre de 1974, pág. 8.
- 24 Augusto Cabrera, "Descontento en el gremio ferrocarrilero", *La Prensa*, 16 de julio de 1976, pág.3; "Rangel Perales resta importancia a grupos opositores en el STFRM", *El Día*, 18 de julio de 1976, pág. 2; y Miguel Robles Mass, "Los representantes de 17

- secciones del sindicato de los FC contra reajustes", *El Día*, 19 de julio de 1976, pág. 2.
- 25 "No habrá huelga. Aumento de 23 por ciento y una compensación a los ferrocarrileros", *El Día*, 15 de octubre de 1976, pág. 2; y "Se rebelan 38 secciones de ferrocarrileros", *El Universal*, 16 de octubre de 1976, pág. 13.
- 26 "Piden alzas en sus pensiones los ferrocarrileros jubilados", *El Día*, 11 de marzo de 1977, pág. 2; Armando Sepúlveda, "Los ferrocarrileros pedirán un fuerte aumento, anunció Medina", *Excelsior*, 30 de marzo de 1977, pág. 5. Cuatro años antes, en 1973, la Coalición de Trabajadores Ferrocarrileros había denunciado los atropellos de que eran objeto los jubilados.
- 27 "40 por ciento de los ferrocarrileros llenan los requisitos de jubilación: STFRM", *Excelsior*, 12 de diciembre de 1977, pág. 4.
- 28 Teresa Gurza, "Reciben menos del sueldo mínimo 19 mil ferrocarrileros jubilados" *El Día*, 12 de enero de 1978, pág. 2.
- 29 "Emplazó el sindicato: 25 por ciento de aumento en Ferrocarriles o hay huelga", *El Universal*, 10 de agosto de 1977, pág. 13; y "Emplazó a huelga el sindicato de trabajadores ferrocarrileros", *El Día*, 26 de agosto de 1978, pág. 2.
- 30 Fermín Santa María, "El temor al sindicato impide sanear los Ferrocarriles", *El Heraldo de México*, 22 de septiembre de 1978, pág. 8; y "No se lesionarán los intereses de los ferrocarrileros si pasan al IMSS", *El Día*, 4 de octubre de 1978, pág. 2.
- 31 "La afición a la cetrería en el Grupo "Héroes de Nacozeni", *unomásuno*, 20 de agosto de 1979, pág. 2; y "Posibilidad de ingreso al IMSS del STFRM", *Excelsior*, 23 de agosto de 1979, pág. 4.
- 32 Miguel Robles Mass, "El 8 de noviembre terminan las elecciones de los ferrocarrileros", *El Día*, 25 de octubre de 1979, pág. 2.
- 33 "Alba Zavala electo por mayoría dirigente de los ferrocarrileros", *El Día*, 4 de enero de 1980, pág. 2; y Matilde Margain, "Trabajadores piden que se anulen y se repitan las elecciones sindicales en la sección XIV del STFRM", *unomásuno*, 11 de enero de 1980, pág. 5.
- 34 Sadot Fabila Alba, "Las demandas de los rieleros tendrán que ser satisfechas", *El Día*, 2 de febrero de 1980, pág. 6.
- 35 "En aumentos salariales debe ponderarse lo óptimo con lo justo y lo posible", *El Nacional*, 2 de febrero de 1980, pág. 6.
- 36 Miguel Ángel Ramírez, "El bajo salario impide que se jubilen 60 mil ferrocarrileros", *El Día* 11 de marzo de 1980, pág. 2.
- 37 Fernando Lozano, "Líderes rieleros fueron acusados de vender plazas", *unomásuno*, 17 de mayo de 1980, pág. 4.
- 38 "87 organizaciones en el Banco Obrero; cinco millones de pesos adquirió el sindicato de FFCC", *El Día*, 4 de junio de 1980, pág. 3.
- 39 - "10 por ciento de incremento salarial para los ferrocarrileros", *El Día*, 7 de julio de 1980, pág. 2.
- 40 "Empleados de Ferrocarriles sus-penderán sus actividades", *El Día*, 11 de julio de 1980, pág. 2. Se anotó también que la retabulación en los FNCdM era muy lenta y arbitraria, y que cualquier muestra de inconformidad era reprimida violentamente por el Grupo "Héroes de Nacozeni".
- 41 Miguel Ángel Ramírez, "los ferrocarrileros pedirán que De la Vega comparezca ante la Cámara", *El Día*, 16 de julio de 1980, pág. 2; y Miguel A. Mazariago Montoya, "insta el líder de los ferrocarrileros a una reinstalación en la SECOM", *El Heraldo de México*, 16 de julio de 1980, pág. 2.
- 42 Miguel Ángel Ramírez, "Prestaciones sociales y económicas para las cinco áreas, pedirán los ferrocarrileros", *El Día*, 6 de agosto de 1980, pág. 2.
- 43 Jorge Roldán, "Se pagan 128,000 dólares por el alquiler de vagones a EU", *El Universal*, 22 de agosto de 1980, pág. 17; y "Ferroviales pretende reestructurar su personal; 50 por ciento podría perder su trabajo", *El Día*, 6 de septiembre de 1980, pág. 3.
- 44 Javier Rodríguez Gómez, "19 mil jubilados de Ferroviales reciben 2 mil 500 pesos al mes; sólo 500 cobran más de 20 mil", *unomásuno*, 8 de noviembre de 1980, pág. 4.
- 45 "Acusan al STFRM de querer elevar mucho las cuotas sindicales", *unomásuno*, 3 de diciembre de 1980, pág. 4.
- 46 SPP. *Antología de la planeación en México, 1917-1985*, tomo 13, pág. 308.
- 47 El proyecto de unificar la operación administrativa, técnica y financiera de los ferrocarriles se hizo pública desde 1977, cuando en el Diario Oficial de la Federación se dio a conocer el primer acuerdo del presidente José López Portillo sobre Ferrocarriles, en el que se dispuso la fusión de las cinco empresas ferroviarias que existían en el país, Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril del Pacífico y Ferrocarril Sonora-Baja California. Se prosiguió con dicha unificación al publicarse el 7 de noviembre de 1986, en el mismo Diario Oficial de la Federación, un Decreto del Presidente de la Nación que disponía que la única empresa que prestaría en lo sucesivo el servicio ferroviario en el país, sería Ferrocarriles Nacionales de México, y disponiendo además la liquidación de las empresas Ferrocarril Sonora-Baja California y Servicio de Coches Dormitorio y Conexos, con objeto de que se incorporaran, de acuerdo con las disposiciones contenidas en dicho Decreto, a Ferrocarriles Nacionales (véase, *Ferrocarriles Nacionales de México, Breve reseña histórica de los ferrocarriles mexicanos*, mayo de 1987, págs. 55 y 60, folleto). El 22 de junio de 1987, al firmarse en Mazatlán, Sinaloa, los convenios de incorporación de los Ferrocarriles del Pacífico y la empresa Servicios de Coches Dormitorios, se consumó esa decisión (Cf. Max Ortega, "Integración nacional. Revisión salarial en Ferrocarriles", en *unomásuno*, 24 de septiembre de 1988, pág. 14).