



Benemérita Universidad Autónoma de Puebla – Instituto de Ciencias
Sociales y Humanidades “Alfonso Véllez Pliego”

Posgrado de Historia- Maestría en Historia

LOS EFECTOS SOCIALES Y POLÍTICOS DE LA
MODERNIZACIÓN EN LOS FERROCARRILES DE LA
SECCIÓN 21, 1940-1952.

Tesis Para obtener el Título de Maestría en Historia

Presenta: Jorge Villanueva Jiménez

Directora:

Dra. Gloria Arminda Tirado Villegas.

Comité Académico:

Dr. Rogelio Jiménez Marce.

Dra. Blanca Esthela Santibáñez Tijerina.

Puebla, Pue. Noviembre de 2025

*A mi hija Diana Lucía,
y su pasión por los trenes desde pequeña
Espero un día disfrutes de leer este trabajo tanto como lo disfruté realizarlo*

ÍNDICE.

INTRODUCCIÓN.....	5
<u>CAPÍTULO 1. HACIA LA MODERNIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES EN MÉXICO EN LOS AÑOS CUARENTA.....</u>	22
<u>Introducción.....</u>	22
1.1. <u>México en los años cuarenta.....</u>	22
1.1.1 <u>A manera de antecedentes políticos.....</u>	22
- <u>Antecedentes de las relaciones obrero-estado.....</u>	24
1.1.2 <u>Manuel Ávila Camacho: candidatura y gobierno.....</u>	25
- <u>Candidatura.....</u>	25
- <u>La relación con Estados Unidos.....</u>	29
- <u>La situación nacional.....</u>	30
- <u>La formación del Partido Revolucionario Institucional.....</u>	31
1.1.3 <u>Miguel Alemán, características generales de su gobierno.....</u>	33
- <u>Elección de Miguel Alemán.....</u>	33
- <u>Características generales del gobierno alemanista.....</u>	34
- <u>Alemán y los Estados Unidos.....</u>	37
1.2. <u>Proyectos de modernización en los cuarenta.....</u>	41
1.2.1. <u>Sobre el concepto de modernización ferroviaria en México.....</u>	41
1.2.2. <u>Misión Norteamericana.....</u>	44
1.2.3. <u>El plan Alemán.....</u>	50
- <u>Rehabilitación y dieselización.....</u>	52
- <u>Ensanchamiento, rehabilitación y modernización de las vías.....</u>	59
- <u>Carros de pasajeros y de carga.....</u>	67
- <u>Otros proyectos del Plan Alemán.....</u>	70
1.2.4. <u>Inversiones en el periodo 1940-1952.....</u>	71
1.3. <u>Reflexiones sobre los proyectos de modernización.....</u>	75
<u>CAPÍTULO 2. FERROCARRILEROS, ENTRE EL PODER, LA RESISTENCIA Y EL CONTROL.....</u>	77
<u>2.1. De la formación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana a la Administración Obrera.....</u>	77
2.1.1. <u>El sindicato, fenómeno de desaceleración.....</u>	77
2.1.2. <u>1936: Huelga ferrocarrilera y formación de la CTM.....</u>	80
2.1.3. <u>Formación de la Administración Obrera de los FNM.....</u>	83
2.1.4. <u>Razones del fracaso y fin de la administración obrera.....</u>	86
2.2 <u>Ferrocarrileros (y obreros) en los años cuarenta.....</u>	91
2.2.1. <u>Ávila Camacho y los obreros.....</u>	93
2.2.2. <u>“La derrota del movimiento gremial de 1942-1945”.....</u>	97
- <u>El azaroso contexto de los ferrocarrileros en el sexenio.....</u>	97

-	<u>La V convención ferroviaria</u>	102
-	<u>Elección del secretario general del Sindicato: 1943</u>	105
-	<u>Circular GG-96</u>	107
-	<u>Secesión de los grupos “minoritarios”</u>	110
2.2.3.	<u>El “Sexenio negro” obrero (el trato anti obrero alemanista)</u>	120
-	<u>La respuesta de la izquierda</u>	122
-	<u>El charrazo al STFRM y eventos posteriores</u>	126
-	<u>Otros charrazos y el debilitamiento de la izquierda mexicana</u>	134
2.3.	<u>Reflexiones sobre los acontecimientos transcurridos</u>	136
<u>CAPÍTULO 3. Los ferroviarios a través de los expedientes de la Sección 21 del STFRM: enfermedades, accidentes y problemas laborales.</u>		
<u>Introducción</u>		
3.1	<u>Aclarando términos y espacialidad: El ex Interoceánico y la sección 21</u>	140
3.1.1	<u>Breve recuento histórico de la espacialidad</u>	140
3.1.2	<u>Descripción histórica y jurisdicción de la Sección 21 (división Puebla y estaciones de la ciudad de Puebla)</u>	145
3.1.3	<u>Descripción histórica de la espacialidad: ciudad de Puebla</u>	153
3.2	<u>Los problemas generales de los ferroviarios</u>	157
3.2.1	<u>Los efectos de la carestía de vida: 1940-1952</u>	157
3.2.2	<u>Problemas laborales</u>	163
-	<u>El problema de los escalafones</u>	163
-	<u>Problemas generales, accidentes y enfermedades del trabajo</u>	166
3.3	<u>Violencia y abuso de poder</u>	179
3.3.1	<u>Problemas con el personal médico del Hospital de los Ferroviarios</u>	179
3.3.2	<u>Fraternidades y esquirolismo en la sección 21</u>	182
3.3.3	<u>Sección 21: treviñistas contra gomezetistas</u>	187
3.3.4	<u>Mujeres ferroviarias de la sección 21</u>	194
3.4	<u>Reflexiones del capítulo</u>	200
<u>CONCLUSIONES</u>		
<u>ANEXO 1. Datos extras sobre locomotoras y anchos de vías</u>		
<u>Anexo 1.1 Locomotoras en propiedad de FNM e Interoceánico</u>		
<u>Anexo 1.2 Locomotoras disponibles al 31 de diciembre (Años 1940-1952)</u>		
<u>ANEXO 2. Leyes e información extra relacionado a los acontecimientos revisados</u>		
<u>Anexo 2.1 Ley que crea la Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles</u>		
<u>Anexo 2.2 Ley crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México</u>		
<u>Anexo 2.3 Número de secciones del STFRM hasta 1948</u>		
<u>Anexo 2.4 Nombramientos de representantes generales el 4 de noviembre de 1948</u>		
<u>ANEXO 3. Datos complementarios al capítulo 3</u>		
<u>Anexo 3.1. Lista de algunos nombres de locales rescatados de los testimonios</u>		

<u>Anexo 3.2. Breves notas sobre la Sífilis y la Neurosífilis próximas a las necesidades del presente estudio.</u>	233
<u>Anexo 3.3. Breves notas sobre reumatología próxima a las necesidades del presente estudio.</u>	236
<u>Anexo 3.4. Contrato Colectivo de Trabajo de 1952 (selección de cláusulas utilizadas).</u>	238
<u>Anexo 3.5. Estadísticas comparativas entre salarios generales y de los ferrocarriles.</u>	246
<u>Abreviaturas.</u>	252
<u>Siglas y Acrónimos.</u>	253
<u>Archivos Consultados.</u>	253
<u>Bibliografías.</u>	254
<u>Hemerografías.</u>	262
<u>Imágenes.</u>	264
<u>Filmografía [o documentales].</u>	266
<u>Redes Sociales.</u>	266

INTRODUCCIÓN.

Sobre la historia de los ferrocarriles en México se ha escrito un buen número de investigaciones con distintos enfoques, que van desde la historia política, economía, tecnología, filosofía, historia del trabajo, de la vida cotidiana, la sociología, la antropología, etcétera, con temporalidad entre la segunda mitad del siglo XIX y casi todo el siglo XX. Si bien nos proporcionan una visión de larga duración, donde es posible conocer especialidades y contextos tan heterogéneos, su conocimiento suele limitarse, en su mayoría, al círculo de investigadores y expertos dentro del área, es decir no todos los autores son conocidos. El desarrollo de los ferrocarriles ha llevado a efectos dentro de la evolución del medio como el del contexto de los sujetos que le rodean, particularmente hablando de los trabajadores. Es por ello que esta tesis se propuso, el estudio de los efectos de la modernización de los ferrocarriles, en los trabajadores, durante los años 1940 a 1952, los que corresponden a los sexenios de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán Valdés.

A manera de hipótesis, los procesos de modernización que se vivieron durante la época propuesta, se basaron en la necesidad de rehabilitar un sistema cuasi obsoleto para el mejoramiento de las funciones del transporte terrestre bajo intereses nacionales como internacionales. Ello, permite observar la postura del gobierno ante las circunstancias que demandaban las mejoras del sistema; bajo esas premisas se aprecian las acciones tanto de la empresa como del sindicalismo oficial, en especial contra las posturas sindicalistas de izquierda, las que se vieron afectadas por el programa oficial en el que buscaba la obediencia de los trabajadores para un supuesto resultado efectivo de la tarea de modernización de los ferrocarriles.

Se analiza la revisión de los efectos de modernización dentro de la sección 21 del sindicato ferrocarrilero (cuya cabecera estaba en la ciudad de Puebla), en un plano donde la influencia sindical principal en el estado confiere a los problemas que enfrentan otros sindicatos contra el oficialismo sindical, aunque no resta su valor como partícipes entre los problemas nacionales como locales. Dentro de los efectos que se examinan para el estudio local son la forma de incorporación de trabajadores al sistema, los problemas laborales y sus acciones dentro de las filas sindicales.

El objetivo general de la investigación busca reconstruir las afectaciones de los ferrocarrileros durante los procesos de modernización en los ferrocarriles en su patrimonio material, como en sus empleados sindicalizados, desde una visión general hasta una mirada regional con la sección 21, apoyado por medio de tensiones internas del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) y sus negociaciones con la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM); así es posible construir una valoración de la situación socio-económica y de salud de los trabajadores. Con estos objetivos se planteó constituir la investigación a partir de una serie de preguntas que ayudan a particularizar los objetivos en tres capítulos que apoyan a comprender los elementos estudiados.

El primer capítulo se concentra en preguntar: ¿Cómo se realizó la modernización de los ferrocarriles y cómo se fue implementando?, se revisa desde la política general del país en torno a la idea de modernización que determina el escenario en el que se vinculan los ferrocarrileros; una vez analizado el proceso político, también las bases ideológicas como el contexto histórico con las que justificaron los proyectos presidenciales de modernización de los ferrocarriles de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán Valdés, así también se explica el por qué cada proyecto fue distinto en la administración de cada uno de los presidentes señalados.

Las preguntas que guían el segundo capítulo son ¿Cómo afectaron los procesos de modernización a los trabajadores ferrocarrileros? y ¿cómo reaccionó el STFRM? La primera pregunta se utiliza para este y el siguiente segmento, en este punto ayuda a comprender cómo se organizaron los trabajadores en resistencia ante la política de la empresa, pero también concurre a comprender que dentro del sindicato existieron elementos que se entregaron a la política oficialista del Estado, lo que provocó el descontento de algunos trabajadores que protestaron sin éxito. Las preguntas ayudan a conocer los contenidos y descontentos, tanto de los ferrocarrileros como de la empresa, que llevaron a tomar decisiones complejas como la formación de las fraternidades, la formación de la Central Única de Trabajadores (CUT) y la resistencia ante el proceso del charrismo sindical que comenzó dentro del STFRM y sirvió para la alienación de otros sindicatos al oficialismo, alrededor de toda la República Mexicana.

El último capítulo retoma la pregunta sobre ¿Cómo afectaron los procesos de modernización a los trabajadores ferrocarrileros?, a su vez, esto se complementa con la

pregunta ¿Qué ocurrió con los trabajadores de la Sección 21?, de paso descifrar ¿Qué fue la sección 21 del STFRM? El último punto propone un estudio de los trabajadores a nivel local sobre la actuación de los trabajadores de la sección 21 del STFRM desde su proceso de organización y los eventos que acontecieron a nivel local, los cuales tuvieron sus diferencias a los eventos que acontecieron a nivel nacional. Se desprenden varios problemas que los trabajadores vivieron, en su salud, rescisión de contrato, accidentes de trabajo, entre otros.

Este trabajo fomenta una visión de la transformación social influido por los cambios producto de la modernización de los ferrocarriles y las afectaciones a los ferrocarrileros a consecuencia de ello, durante los periodos avilacamachista y alemanista, y la intromisión estatal que provocó el deterioro de la lucha de ciertos ideales revolucionarios que se desarrollaron con el paso del tiempo y, particularmente, en el ámbito laboral en la empresa de los FNM. Lo que se propuso este estudio, es conocer también el comienzo de un periodo donde las agresiones de los derechos de los trabajadores se agudizaron bajo la imposición de permanecer en unidad entre trabajadores, empresarios y gobierno para vencer en tiempos de la Segunda Guerra Mundial (se aclara que se venció). Al mismo tiempo que fomentó la persecución de facciones de izquierda dentro de los ferrocarriles y en todas las industrias estatales, y cómo esto se replicó en tiempos posteriores con la conocida guerra fría. Preciso, la investigación se ciñe al periodo en el que se estudia a los ferrocarrileros desde el fin de la administración obrera de los FNM en 1940 hasta el fin del gobierno alemanista de 1952.¹

En cuanto a la réplica de los estudios locales en la sección 21, estos corresponden a una de las 36 secciones del STFRM cuyos asuntos internos a la organización se centralizan en la que es sede la ciudad de Puebla. Su control se amplía en determinados puntos afuera de la ciudad como Tehuacán, Atlixco, entre otras localidades.² Los estudios se concentran en el área geográfica de Puebla y zonas próximas a la localidad cuyo tema principal relacionado con los ferrocarrileros son escasos, en especial dentro de los años 1940 a 1952, es por ello que el trabajo cubre dentro de un apartado el estudio enfocado, en los eventos que definen

¹ Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño: Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949* (México, D.F: Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, El Colegio de México, 2017), pp. 292-293.

² Marcelo N. Rodea. *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México (1899-1943)*. (México: Edición del Autor, 1944), pp. 618-620.

las acciones de los ferrocarrileros, dentro del parámetro en la época de la Unidad Nacional y en el momento de modernización de los ferrocarriles, bajo la pregunta ¿Realmente afectó la modernización a los ferrocarrileros de la Sección 21?

Al revisar la historiografía sobre el tema a investigar, apreciamos algunos autores que previamente han investigado sobre ferrocarrileros y los procesos de modernización que acontecieron en México. Estos son de Guillermo Campos Ríos y Marco Antonio Leyva Piña, cuyas obras revisan la temporalidad desde los setenta hasta los últimos años de los Ferrocarriles Nacionales como empresa estatal, aunque ambos ven como antecedentes los años cuarenta en adelante como precedente a su periodo de estudio.

El sociólogo Guillermo Campos Ríos en su obra *Procesos de modernización en los Ferrocarriles Nacionales de México (1970-1993)*, observa como precedente al periodo de estudio desde la *Railway Mission* (Misión Norteamericana) hasta los años setenta, en una perspectiva donde México es un satélite cuyos programas de modernización ferrocarrilera atienden a los intereses económicos de aquellas metrópolis (Estados Unidos) a costa del desarrollo económico interno.³

Por parte del antropólogo Marco Antonio Leyva Piña, toma la base de sus estudios de modernización, ferrocarrileros y movimientos dejando como plano secundario la parte de la empresa-modernización. Adopta las teorías de Raniero Panzieri y Edward P. Thompson para los estudios de los movimientos obreros. El primero habla sobre la relación del obrero con la fábrica y el segundo añade la idea de los medios de producción como elemento de cambio histórico no influenciado solamente por lo económico sino por la cultura, moral, símbolos, etc. y todo lo que compone la transformación social.

Entonces, Leyva conceptualiza su trabajo en una definición producto del análisis de los autores que comenta en el primer capítulo (Edward P. Thompson y Raniero Panzieri): la fábrica es un espacio de producción de relaciones sociales como construcción de significados; un generador de cultura y está analizada en el ángulo del poder (prácticas políticas). Y la cultura como forma de poder que se define por su “capacidad de imponer significados, valores y ‘modos de comportamientos legítimos’ por vía pedagógica o violencia

³ Cf. Guillermo Campos Ríos, *Procesos de modernización en los Ferrocarriles Nacionales de México (1970-1993)* [Tesis de Maestría] (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1994).

simbólica”.⁴ En el segundo y cuarto capítulo se centra el estudio en características de los años cuarenta como elementos que permiten comprender eventos posteriores al charrazo, 1948.⁵

Un autor más reciente es Moisés Gámez, con su artículo “Ferrocarriles para la modernización. Talleres y máquinas diésel en San Luis Potosí”, observa la relación de los trabajadores de los talleres de San Luis Potosí con los eventos que caracterizaron el proceso de modernización de los años cuarenta. Los procesos sociales se vinculan principalmente a las actividades desarrolladas en el ámbito tecnológico en tiempos de modernización en los cuarenta. Se suma la concientización de la importancia de generar conocimiento y por ello la creación de una escuela de ferrocarrileros.⁶

Esta investigación se apoyó desde una historia social, basándonos en las palabras de George Duby, quien afirma que la historia social es una “ruta de convergencia de una historia de la civilización material y de una historia de la mentalidad colectiva”,⁷ más específico, historia social engloba los estudios de las actividades humanas relacionadas a sus formas de vida, costumbres, actividades económicas. Para complementar estas ideas dentro del tema de ferrocarril, Leticia Gamboa en *La urdimbre y la trama. Historia social de los obreros textiles en Atlixco* rescata lo que Eric Hobsbawm su propuso en *La era del Capitalismo*: “los movimientos de la población y de industrialización van juntos, porque el desarrollo económico moderno ha requerido en el mundo entero de grandes trasvases de población”.⁸

El trabajo reúne estas características al conectar los procesos de modernización dentro de la industria ferrocarrilera con los procesos de desarrollo en los movimientos sindicales,

⁴ Marco Antonio Leyva Piña, *Modernización y sindicalización en Ferrocarriles Nacionales de México, 1970-1988* [Tesis de maestría] (México: Instituto Mora, 1989.)

⁵ Véase Marco Antonio Leyva Piña... *Op. Cit.* pp. 44, 96, 220-309.

⁶ Moisés Gámez. “Ferrocarriles para la modernización. Talleres y máquinas diésel en San Luis Potosí”, *Gremium*. Vol. 5, núm. 10. Ciudad de México: Agosto-Diciembre de 2018, pp. 91-102.

⁷ Ciro Cardoso y Josep Fontana. *Los métodos de la historia: introducción a los problemas, métodos y técnicas de la historia demográfica, económica y social*. (Barcelona: Crítica, 1999), pp. 290-291 En Alan Villegas Herrera, *La fundación del pueblo de Oriental y la construcción de su identidad ferrocarrilera 1917-1946* [Tesis de licenciatura en historia]. (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2021), p. 27.

⁸ Leticia Gamboa Ojeda, *La urdimbre y la trama. Historia social de los obreros textiles en Atlixco, 1899-1924*. (México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2001), p.67 en Alan Villegas... *Op. Cit.*, p. 165.

así como los eventos que involucran la observación de la vida laboral de los trabajadores de la Sección 21 del STFRM.

Una de las bases para comprender al sindicato y los trabajadores, se apoya en las ideas de Edward Palmer Thompson en su obra *La formación histórica de la clase obrera: Inglaterra 1780-1832*, analiza entre la transición de la artesanía a la industria y el desarrollo de la clase obrera, así como de una cultura influenciada por la industria, la evolución demográfica y las injusticias cometidas hacia los trabajadores, que desembocaron en la lucha de clases y transformaron la vida en Inglaterra de finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX.⁹

Pese a tratarse de un estudio del siglo XIX funciona como idea a partir de la hipótesis que plantea, si comprendemos que Edward P. Thompson busca entender la formación de la clase social obrera en Inglaterra a partir de las tradiciones y movimientos (jacobinismo) que se tuvieron a partir del siglo XVIII, así como las experiencias de los trabajadores durante la revolución industrial. superando en sus análisis corrientes como la ortodoxia Fabiana que analizaba a los trabajadores como víctimas de *laissez-faire*; o bien la ortodoxia de los historiadores economistas que solo observaban a los trabajadores como fuerza de trabajo y un número más de las estadísticas.¹⁰

Palmer Thompson ayuda a comprender mejor la idea del desarrollo histórico de los trabajadores ferrocarrileros, su vida laboral y sindical, su relación con la evolución del campo de trabajo y las injusticias que pudieron cometer contra aquellos tanto empresa como sindicato. Pero hace falta comprender la razón de escribir historia desde abajo, con la idea de “rescatar las experiencias pasadas de la mayoría del olvido total”, de aquellos de la clase baja que conformaron los movimientos sociales, pero se limitaron a ser parte de la masa de estos.¹¹ Esto debido a que las investigaciones suelen dirigirse al movimiento en sí, pero no trata directamente sobre quienes vivieron el movimiento o evento. Es como el ejemplo de Le Roy

⁹Cf, Edward Palmer Thompson. *La formación histórica de la clase obrera: Inglaterra 1780-1832*. 3 vol. (Barcelona: Editorial Laia, 1977.)

¹⁰ Edward Palmer Thompson. *La formación histórica de la clase obrera: Inglaterra 1780-1832*, Vol. 1...que *Op. Cit.* pp. 11-13.

¹¹Jim Sharpe, “Capítulo 2. Historia desde abajo” en Peter Burke y otros (coordinadores). *Formas de hacer historia*. (Madrid: Alianza Editorial, 1993) pp. 41-44.

Ladurie en *Montaillou*, “aunque existen extensos estudios históricos sobre comunidades campesinas, se dispone de muy poco material que pueda considerarse testimonio directo de los campesinos mismos.”¹²

La inclusión del estudio de los trabajadores de la sección 21 fortalece el tema de historia social al rescatar por medio de los archivos que resguardan información de los “de abajo” de la forma más directa posible. Considerando no desprender su tema de los aspectos políticos de su época, dándonos a la tarea que su “historia desde abajo” encaja con los aspectos políticos de su experiencia. Pues Jim Sharpe nos advierte que “la historia de <<la gente corriente>> no puede divorciarse de la consideración más amplia de la estructura y el poder social”.¹³

A esto se suma considerar que la lucha contra el movimiento obrero, algunos empresarios que buscaban la capitalización dentro de la industria hasta lograr la privatización. Dicha búsqueda se da por medio del uso de conceptos basados en la lógica del libre mercado, por ejemplo: “Ética protestante, la renuncia a la gratificación inmediata, la ética del trabajo arduo y las obligaciones para con la familia y la confianza en la misma, pero desde luego no el de la rebelión del individuo.”¹⁴

Esto de una forma de materializar en medida en tiempos de Camacho y Alemán en la búsqueda por mantener el control de los sindicatos y su oficialización.

Existe un interés en retomar el método en que se basó Guillermo Guajardo para *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850 -1950*. En términos concretos, analiza los rasgos generales de la economía, eventos y sucesos políticos (como la revolución) y cómo afectaron en cada región, así como los aspectos tecnológicos que fueron centrados en la idea de la formación del obrero mexicano. Particularmente en los trabajadores ferrocarrileros y cómo todos los aspectos permitieron organizarse para generar desde su formación y cultura hasta el sindicato, hasta cómo ofrecieron resistencia a los

¹² *Ibid.* p. 45.

¹³ *Ibid.* p.51.

¹⁴ Eric Hobsbawm. *Historia del Siglo XX* (14va edición; trad. De Juan Faci, Jordi Ainaud y Carmen Castells). (Barcelona: Crítica Editorial, 2010), pp. 25-26.

cambios que se consideraban hostiles para distintos grupos de ferrocarrileros.¹⁵ El trabajo de Guajardo se complementa con las reflexiones que puede dejar la lectura del texto de Emma Yanes Rizo, *Me matan si no trabajo y si trabajo me matan. Historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México, 1850-1950*, quien brinda un trabajo más apegado a los sujetos partícipes de la elaboración científica como empírica de los procesos de construcción de los ferrocarriles en el transcurso de la primera centuria de años en la historia de los ferrocarriles en México, la construcción y el desarrollo tecnológico-artesanal como experiencias que ofrecen un estudio de sensibilidades.¹⁶

Otro trabajo de Yanes Rizo que aporta a la investigación es, *Vida y muerte de la Fidelita, la novia de Acámbaro*, revisa la historia de los ferrocarrileros en México, su organización desde las primeras mutualidades de ferrocarrileros pasando por la revolución y la mexicanización de los ferrocarriles hasta los años cuarenta, en el que revela el esfuerzo de los trabajadores por consolidar un auge de los trabajos industriales-artesanales que alcanzaron el breve éxito en los talleres de Acámbaro con la construcción de las locomotoras de vía angosta N°295 y N°296, esta última mejor conocida como “La Fidelita”. Su principal aportación es la revisión de la historia de los trabajadores de aquellos talleres, quienes protagonizaron un papel importante para la constitución del proyecto, aunado a los testimonios que logra consigo una transmisión de las sensibilidades de los sujetos estudiados sobre su trabajo dentro del servicio de los FNM.¹⁷

Finalmente, esta investigación considera la tesis de Maestría de Gloria Arminda Tirado Villegas, *Las condiciones de trabajo del ferrocarrilero. 1917-1927: División Puebla*, como una importante referencia y precedente para el estudio de los ferrocarrileros que trabajaron en la División Puebla en las primeras décadas del siglo XX, en donde se aprecian las características de los ferrocarrileros desde su vida cotidiana a la situación laboral, el

¹⁵ Cf. Guillermo Guajardo Soto. *Trabajo y Tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*. (México: Consejo Nacional Para la Cultura y las Artes, 2010).

¹⁶ Emma Yanes Rizo. *Me matan si no trabajo y si no trabajo me matan. Historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México. 1850-1950*. (México, D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2000).

¹⁷ Emma Yanes Rizo. *Vida y Muerte de la Fidelita, La novia de Acámbaro: Una Historia Social de La Tecnología En los años cuarenta: El caso de los Ferrocarriles Nacionales de México* (México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991).

desarrollo demográfico de ellos en tiempos de la mexicanización de los ferrocarriles, donde se vieron beneficiados los integrantes mexicanos del Interoceánico; también se observan los procesos que siguieron los movimientos de obreros ferrocarrileros en las huelgas de 1921 y 1926/27, los procesos que se llevaron a cabo desde la organización hasta las repercusiones y negociaciones que se establecieron entre empresa, obreros y el arbitraje gubernamental.¹⁸ Se resalta que esta investigación me antecedió en utilizar el archivo sindical, con lo que se convirtió en una obra pionera, que utilizó una veta documental muy rica al mostrar de dónde provenían estos trabajadores, siendo el trabajo en los ferrocarriles de una gran movilidad, pero demuestra que un gran porcentaje provenía de las zonas urbanas, lo cual hacía la diferencia con trabajadores de otras industrias.¹⁹ Mostró que las categorías ubicadas en las especialidades de trenistas y de mecánicos eran las mejor remuneradas. La responsabilidad y los riesgos de accidentes en el trabajo fueron documentados con el apoyo de los expedientes de los trabajadores jubilados.²⁰

Para la construcción de esta tesis se utilizaron como fuentes de primera mano diarios y periódicos, siendo el principal de todos *El Informador* de la ciudad de Guadalajara, seguido del *Diario Oficial de la Federación*, ambos por su libre accesibilidad a todo público y su disponibilidad por internet. De los archivos consultados uno es el *Repositorio del Información del Registro Laboral* del Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral del que se han retomado algunos datos relacionados con sindicatos de la época, y cuya disponibilidad está en línea. El segundo archivo es el *Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias* (CEDIF), este archivo localizado en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, en la ciudad de Puebla, fue el principal recurso para hacer posible esta investigación, ya que su amplio contenido de documentos especializados ha permitido

¹⁸Gloria Arminda Tirado Villegas. “Las condiciones de trabajo de los ferrocarrileros, 1917-1927: División Puebla” [Tesis de Maestría en Historia] (México: Universidad Autónoma Metropolitana- Unidad Iztapalapa, 1986). La autora se apoyó en el Archivo Sindical, de la sección de jubilados obtuvo una muestra de 100 expedientes del Archivo, para obtener datos de cada trabajador jubilado. Complementó con algunas entrevistas a trabajadores jubilados, que realizó en el local del Sindicato. Véase Gloria Arminda Tirado Villegas, “Un archivo sindical: El STFRM, Sección 21”, *Boletín de investigación del movimiento obrero*, año VII, no.11, marzo de 1988, pp.137-140.

¹⁹ Gloria Arminda Tirado Villegas. “Las condiciones de trabajo de los ferrocarrileros”, 1917-1927: División Puebla” ... *Op. Cit.*, pp. 85-86.

²⁰ *Ibid.*, p. 87.

la revisión por parte de su servidor, para la recopilación de información necesaria a través de sus cuatro áreas: biblioteca especializada, fototeca, planoteca y archivo. Este último ha sido el más importante para la localización de documentos-expedientes de trabajadores de los ferrocarriles.

Del Archivo histórico CEDIF se revisó el Fondo Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, sección 21 (FSTFRM-S21), de los cuales, y por cuestiones de tiempo en que se desarrolló la investigación, se revisaron diez cajas de un total de 200 metros lineales de papel, 600 cajas (17% del fondo) de expedientes de personal. Aunque cabe señalar que solo nueve de ellas contenían expedientes de los trabajadores de la sección 21, de las restantes se revisaron los expedientes 127 y 128 correspondientes a la Caja 4 del FSTFRMS21.²¹

Las cajas elegidas fueron seleccionadas con el auxilio del maestro Patricio Juárez Lucas, administrador y custodio del archivo citado, y fueron revisadas sistemáticamente desde mediados del año 2023 hasta finales del 2024; cada caja contiene un número de expedientes de trabajadores determinados por su historia personal, entre más grande es el expediente es mayor su historia laboral como de vida en su paso por la sección 21, a veces cortándose por diversos motivos (jubilación, destitución, muerte, renuncia, permuta a otra sección, accidente laboral, etc.). Se estima que se revisó un aproximado de 485 expedientes que contenían cartas e informes gremiales; avisos de la empresa al trabajador sobre marcas de demérito, destituciones y citas para realizar investigaciones en casos de siniestros, faltas o conflictos laborales; registro de investigaciones, entre otros, que contienen la historia laboral de cada ferrocarrilero. Restando los dos expedientes 127 y 128 de la caja 4, cada caja revisada, contiene un promedio de 53.88 expedientes con una media de 47 expedientes, donde la caja con menor número de expedientes guarda tan solo 38 expedientes; mientras el mayor número de expedientes en una caja fue de 92.

²¹ Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, *Tras las huellas del ferrocarril: guía de fuentes*. (México: Horizonte Ferroviario, Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2015), pp. 31 y 69. Nota: según la fuente, se divide en dos secciones: Recursos Humanos (expedientes de personal) y Correspondencia. En el primero se han descrito (hasta el año en que se publicó el libro), 3510 archivos expedientes en un total de 60 cajas, mientras que en el segundo se habían descrito 550 expedientes en 24 cajas y estas contienen la correspondencia entre la sección y otros miembros del STFRM, referencias a conflictos laborales, gremiales e internos (lo que significa que los expedientes 127 y 128 son de la respectiva sección de correspondencia). *Ibid.*, pp. 69-70.

En cuanto a los expedientes 127 y 128 de la caja 4, el primero se titula “Asuntos: Conflictos Sección N°21”, su contenido es sobre conflictos internos con los dirigentes locales; en tanto el segundo se titula “Deposición funcionarios generales”, que contiene asuntos relacionados con lo ocurrido durante el charrazo al STFRM, deposición de secretarios, dirigentes y representantes nacionales como locales de diversas secciones.²²

De los expedientes revisados podemos apreciar que su contenido incluye solicitudes para trabajar en la empresa de los FNM, notificaciones por marca de mérito o demérito, destituciones, suspensiones, investigaciones laborales, reportes accidentes de trabajo, lesiones, enfermedades, jubilaciones, muertes, etc. Estos documentos resguardados en el archivo CEDIF son una biografía laboral del trabajador, cuyo volumen de papeleo adjuntado al ferrocarrilero está determinado a su estancia en la sección 21, por lo que se pueden encontrar expedientes de unas cuantas hojas hasta una ‘historia’ completa del trabajador. Cabe añadir que no todos empiezan con solicitud de admisión al STFRM o FNM, estos pudieron llegar por una permuta, así como pudieron salir de la sección sin dejar pistas claras de su destino.

Con las fuentes y la metodología explicada, así como la comparación de los precedentes historiográficos, se explica a continuación la estructura del contenido de la investigación el cual se divide en tres capítulos.

El primer capítulo otorga una revisión al contexto general de México como al de los ferrocarriles, en una primera parte, es importante tomar en cuenta cuál es el contexto histórico nacional de la época para comprender posteriormente cómo se desarrollaron tanto la empresa como el sindicato, desde sus dirigentes hasta sus miembros. El capítulo se subdivide en dos subtemas: La situación en México en los cuarenta y los Proyectos de modernización de los ferrocarriles en los cuarenta.

La necesidad de abrir el primer punto en este capítulo, es para explicar las dinámicas del partido oficial (Partido de la Revolución Mexicana y Partido Revolucionario Institucional más tarde), así como la elección y dinámicas de los gobiernos de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán Valdés. Se aprecia desde la selección que Lázaro Cárdenas hizo sobre Ávila Camacho como candidato del partido oficial como una forma de conciliación entre el

²² CEDIF-FSTFRMS21- Caja 4- Exp. 127 y CEDIF-FSTFRMS21- Caja 4- Exp. 128.

gobierno y los grupos de empresarios, militares y la iglesia Católica, tras el acercamiento durante su régimen a los grupos sociales y obreros. Una vez transcurridas las violentas elecciones en 1940 (que terminaron en una fraudulenta victoria de Ávila Camacho contra Juan Andreu Almazán), en el periodo presidencial de Camacho se aprecian las reformas estructurales del gobierno de Cárdenas, como también se da un impulso capitalista donde se presenta un nuevo periodo en las relaciones México-Estados Unidos donde se buscó sacar un beneficio a favor en materia militar como comercial aprovechando la coyuntura de la Segunda Guerra Mundial.

También se aprovechó para promover la unidad nacional como valor supremo, lo que dio comienzo a una política de conciliación entre empresarios, gobierno y obreros que funcionó como un aparato de dominación sobre las clases trabajadoras, y pese a que el Partido Comunista se unió a la orientación de la Internacional Comunista, de unidad a toda costa, dio inicio al hostigamiento a la izquierda tal como las purgas y persecución al Partido Comunista Mexicano (PCM). El sexenio de Alemán fue de mano dura para la izquierda al adoptar posturas similares de la doctrina Truman contra las ideas socialistas, la alienación forzada por el reconocimiento del presidente. En su política interna se empeñó en llevar proyectos de modernización industrial, pero estos en favor de las empresas y sus hombres siendo así su política autoritaria para el progreso del desarrollo económico y social, pero envuelto en un tiempo donde la inflación y devaluación del peso azotaron a la economía mexicana, lo que nos llevó a explicar la respuesta de los obreros y sindicatos en el segundo capítulo.

La segunda parte del primer capítulo ofrece una explicación de lo que representa el término modernización en cada proceso que ha transcurrido la historia de los ferrocarriles en México (desde el porfiriato hasta los cuarenta del siglo XX), siendo los procesos de modernización de los cuarenta proyectos de rehabilitación de un sistema en deterioro en sus vías como en su material rodante, así como estuvieron presentes técnicas de trabajo obsoletas en comparación con los métodos de producción que se buscaron importar al sistema.

Se revisó el proceso de rehabilitación bajo la dirección de la Misión Norteamericana durante el gobierno de Ávila Camacho, en donde se buscó la capacitación de personal a un nuevo sistema de trabajo, la construcción y rehabilitación de material rodante y la rehabilitación de la red ferroviaria dentro de una ruta enfocada en el transporte de productos mexicanos y centroamericanos que los Estados Unidos requerían, desde la frontera con

Guatemala (en Suchiate) hasta Nuevo Laredo. Le siguió el Plan Alemán de Rehabilitación Ferroviaria como una sucesión administrada solamente por el gobierno mexicano, que se encargó no solo del plan de rehabilitar vías o equipo, sino también se enfocó en la introducción de las máquinas diésel-eléctricas, así como la introducción del Control de Tráfico Centralizado (CTC), mejoras en la infraestructura de las vías al renovar el calibre de vía libra por yarda (entre más grande el calibre, más robusto es el riel lo que le permite un mayor aguante para soportar material rodante más pesado), así como la modernización en la infraestructura telefónica, eléctrica, puestos de socorros, hospitales (particularmente hablando del Hospital Colonia en ciudad de México), estaciones, etc.

Cabe añadir, que el deterioro de la industria ferrocarrilera no es la única que se presentó en el país, como ejemplo, la industria textil ya presentaba un deterioro en el uso de máquinas obsoletas que databan del Siglo XIX, al menos el ejemplo era el estado Puebla (uno de los principales sitios para la industria) ... , aunque en los ferrocarriles seguían padeciendo los efectos de la lucha armada durante la Revolución, la industria textil estaba estancada por la falta de visión e inversión por parte de los empresarios dueños de las textiles. Es importante puntualizar las diferencias presentes en las incertidumbres que las industrias mexicanas afrontaron en la época, pero se debe tomar en cuenta que cada una de ellas tomó un rumbo en dirección similar en el desarrollo económico del país y que implicaba el mejoramiento de sus materiales industriales y capacitación de su personal. Ningún proceso industrial de modernización/rehabilitación es fortuito a los procesos históricos-sociales de su tiempo.²³

El segundo capítulo estudia la vida sindical y la lucha de los trabajadores por mantener ciertos derechos adquiridos en años previos, resistiendo al embate del gobierno en los intentos de apaciguar las protestas ferrocarrileras por el control del sindicato, que necesario o no, para el supuesto saneamiento del sistema. Esto dio resultados a represalias y ataques directos como indirectos en contra de su organización sindical, que serán revisados desde la formación del STFRM, el favor de Cárdenas a la organización y la formación de la Administración Obrera de los FNM (AOFNM) que duró desde 1938 a 1940, explicando las

²³ Rosalina Estrada Urroz, *Del telar a la cadena de montaje: La condición obrera en Puebla, 1940-1976*. (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Dirección General de Fomento Editorial, 1997), pp. 123-138. y Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, pp. 66-69.

razones del proceso y el fin de ésta, y de ahí revisar el desarrollo de la vida sindical durante los sexenios de los presidentes Ávila Camacho y Alemán.

Al capítulo se incorpora la historia de los movimientos en México en los años cuarenta y principios de los cincuenta, se retoman algunos sucesos que vivieron sindicatos como el de petroleros, mineros y metalúrgicos, y de centrales obreras como la Confederación de Trabajadores de México (CTM). El vínculo, que surgió en 1933 del STFRM con las demás organizaciones nacionales, jugó un rol importante en los acontecimientos de los movimientos obreros, los ferrocarrileros mexicanos tuvieron un rol activo en las luchas sociales desde finales del porfiriato y su involucramiento en tiempos de la Revolución, dieron como resultado a una lenta conquista de derechos, lo que los convirtió en uno de los sindicatos más poderosos, sino el más importante y poderoso de todos.

En lo observado durante el proceso de investigación, no se ha podido apreciar ningún otro sector obrero que haya alcanzado (por poner un ejemplo de la lucha obrera ferrocarrilera a otros sectores) el derecho como los servicios médicos y de hospital propio (Colonia, en ciudad de México, y el Hospital de los Ferrocarrileros en Puebla²⁴), más que dentro del sector ferrocarrilero, si bien fue la empresa del Interoceánico quien les dotó de este servicio de salud, la empresa FNM y el Sindicato lo conservó.

Se observan las intenciones corporativistas desde principio de los años cuarenta y la indiferencia avilacamachista que dieron fin a la AOFNM, y más tarde a la fragmentación interna del sindicato que derivó a la formación de movimiento de organizaciones minoritarias (y su reconocimiento temporal), que condujeron al comité general del STFRM a buscar que el sindicato fuera la única organización encargada de proteger los derechos de los ferrocarrileros mexicanos, el cual sí se obtuvo en 1946.

Con Miguel Alemán en el poder se aprecia un aumento en las hostilidades y fortalecimiento de la política oficialista del estado mexicano contra los sindicatos, y una de sus herramientas para el éxito de sus acciones fue el aprovechamiento del apoyo que la CTM le brindó. Esto condujo a la formación de movimientos disidentes, siendo un ejemplo la Confederación Única de Trabajadores (CUT). La respuesta del estado a los no oficialistas comenzó como un experimento de depositar gente de confianza dentro del comité general

²⁴ Conocido antes como Hospital Inglés, pues lo estableció la empresa del Interoceánico.

del STFRM, el sometimiento de sus líderes, que resultó en el golpe al sindicato en octubre de 1948, encabezado por su secretario general Jesús “el charro” Díaz de León.

Todo esto derivó otras acciones, esta vez con otras poderosas asociaciones como petroleros y mineros, dando fin y apaciguamiento de los intentos de establecer sindicatos y organizaciones independientes durante la época, capaces de plantar cara contra los abusos patronales.

El último capítulo es un acercamiento a los estudios de historia local necesarios para comprender la historia de los proyectos de modernización y sus efectos, aunque la idea se enfoca más a la organización sindical que a la historia de la espacialidad en sí (no deja de ser importante para el estudio), al estudiar a los trabajadores de la Sección 21 del STFRM, a la que le corresponde vigilar y apoyar a los trabajadores dentro de un espacio de trabajo en el sistema correspondiente a las líneas del Ex Interoceánico a partir del estado de Puebla hacia occidente, y las vías del antiguo Mexicano del Sur en el estado; no confundir con las divisiones que se administran en los FNM, de los cuales se explica mejor en el capítulo.

Para este capítulo se aclara la historia de la espacialidad, así como las características en que se encuentra el patrimonio de la empresa que disponen los trabajadores dentro de la sección 21. Se anticipa que los eventos que se abordan de los trabajadores, según su área de trabajo (talleres, hospital, oficinas, estaciones), se centralizan en la ciudad de Puebla, incluso será la localidad donde se presentaron importantes acontecimientos locales como las protestas de un grupo de ferrocarrileros liderados por Guillermo Treviño.

Seguido de la descripción de la espacialidad, el capítulo desarrolla narrativas sobre los procesos cualitativos de la vida laboral de los trabajadores, recuperados a partir de los expedientes de la sección 21 disponibles en los acervos del CEDIF. La información contenida permite el estudio de sus problemas generales, asuntos relacionados con la contratación o ascenso en el escalafón, así como una observación de las complicaciones a consecuencia del trabajo en un sistema con material obsoleto, que implicó accidentes y peleas contra la administración de la empresa quien responsabilizaba de fallos en las máquinas (por ejemplo) a los trabajadores.

Se observa las dificultades relacionadas con la violencia o conflicto entre los mismos ferrocarrileros y otros elementos como el personal del hospital, los conflictos entre elementos de la Sección 21 y gente local que se unió al movimiento de la Fraternidad de Trenistas y la

Hermandad de Caldereros, el problema entre gomezetistas y treviñistas que derivó, incluso, en la muerte de un elemento. Para finalmente cerrar este punto con una introducción al estudio de las ferrocarrileras en la sección 21, como una propuesta para mantener su estudio incluso en fechas posteriores a las que se limita esta tesis.

Por último, en esta oportunidad, se aprovecha para agradecer a los lectores de la presente tesis, los doctores Blanca Esthela Santibáñez Tijerina y Rogelio Jiménez Marce, por sus observaciones para el mejoramiento de la narrativa y argumentos que fortalecieron la investigación, sus observaciones fueron consideradas. Agradezco especialmente a la Dra. Gloria Arminda Tirado Villegas, por su asesoramiento y acompañamiento como directora de la presente tesis, quien gracias a sus profundos conocimientos en el estudio de los ferrocarriles y ferrocarrileros en México, pude culminar la tesis, agradezco sus lecturas, su observaciones siempre puntuales y las recomendaciones de bibliografía especializada, incluido el préstamo de libros que consulté.

Un agradecimiento a todos los miembros del Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias a cargo del Maestro Román Moreno Soto; así como a sus elementos por cada área Isabel Bonilla Galindo, Covadonga Vélez Rocha, Patricio Juárez Lucas y Alejandro Ángeles Dorantes, responsables de Biblioteca, Fototeca, Archivo y Planoteca respectivamente, gracias a su orientación dentro del acervo, fue posible la recopilación necesaria dentro de los dos años del posgrado.

Un agradecimiento también a cada una la personas que me han acompañado en mi vida personal, así como en la vida académica desde licenciatura: esposa, hija, padres, hermano, familiares, parientes, amigos y cercanos en cada uno de los aspectos de mi vida. Gracias a cada uno de ustedes, fue la razón por la historia en que se desarrolló todo objetivo personal alcanzados al día de la presentación de este trabajo.

También quiero expresar mi agradecimiento a las instituciones que hicieron posible esta investigación, especialmente al Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélez Pliego” y todo su personal académico y no académico, por acompañarme durante los dos años de formación en la maestría. Debo mis respetos y reconocimiento a sus asesorías, disposición y compromiso por la formación humanista, críticos e imparciales. Así mismo agradezco a la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación (SECIHTI,

antes Conahcyt) por el apoyo brindado con la beca otorgada a su servidor para la realización de la investigación al proveer los medios necesarios para su desarrollo.

Gracias al apoyo de ambas instituciones fue posible el desarrollo del potencial para crecer dentro del campo de la Historia. Como resultado de ello, se entrega la presente tesis con la esperanza de contribuir al conocimiento de los ferrocarriles y ferrocarrileros, temas tan apasionantes, y proveer al acceso libre a la información para toda la ciudadanía interesada en el tema.

CAPÍTULO 1. HACIA LA MODERNIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES EN MÉXICO EN LOS AÑOS CUARENTA.

Introducción.

Este capítulo aborda el contexto del periodo de estudio y trata de responder a las interrogantes: ¿Cómo se realizó la modernización de los ferrocarriles y cómo se fue implementando?, las que se enlazan con la pregunta: ¿Realmente afectó la modernización a los ferrocarrileros de la Sección 21? Para atender a las preguntas señaladas, en un primer momento debemos desarrollar lo que se vivió en México en la época de estudio (1940-1952), la política, sus relaciones internacionales, etc. Es decir, será importante demostrar cómo la situación internacional provocó una transformación interna en los asuntos políticos para obtener fondos que permitieran el desarrollo industrial en la nación. Sin embargo, para el acceso a préstamos correspondió cambiar la visión socialista del gobierno cardenista durante los gobiernos de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán Valdés, mejorar las relaciones con los Estados Unidos y, en consecuencia, tensó a los movimientos de izquierda que se oponían a este viraje político.

Una vez explicada la situación nacional, se analizará las condiciones de los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), la razón en la que la misma se encontraba en situación deplorable (administración, deudas, vías, material rodante, etc.) y la situación en que se encontró en la época que el trabajo propone.

En un siguiente apartado se pasará a explicar qué y cómo se aplicaron los programas de modernización durante los sexenios de Ávila Camacho y Alemán, y cuáles fueron las cualidades que las diferenciaron unas de otras.

1.1 México en los Años Cuarenta.

1.1.1 A manera de antecedente político.

La década de los cuarenta en México se caracteriza por un proceso de unidad nacional bajo un giro hacia la derecha política. Aunque estas características se manifestaron en el tiempo

correspondiente al estudio, vale la pena analizar los precedentes de las prácticas políticas de los presidentes anteriores. La presidencia de Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) se distingue por su posición política que lo caracterizó por el alejamiento de las clases populares y el acercamiento a los intereses de la clase empresarial. Además de tratar de poner fin a los repartos de tierra para brindar garantías al capital privado.²⁵

Transcurrido el Maximato (temporalidad de 1928 a 1934, conocida por tres gobiernos de dos años cada uno, de Emilio Portes Gil, Pascual Ortiz Rubio y Abelardo L. Rodríguez. Esto a causa del asesinato de Álvaro Obregón, quién fue reelecto para dicho periodo), Lázaro Cárdenas fue electo presidente, y durante su gobierno optó por equilibrar el apoyo al capital privado, así como el acercamiento a las clases populares. Pese a que su gobierno era acusado por la derecha, de intentar establecer un gobierno socialista, el modelo económico que utilizó en su gobierno se encaminó a formar una organización mixta entre capitalistas y el Estado²⁶. Roderic Ai Camp sugiere que para la época, “los políticos mexicanos han afirmado que el papel del Estado no es la eliminación de la propiedad privada sino el mantenimiento del equilibrio social”, y la disposición de una economía mixta procede para algunos políticos desde la Constitución de 1917. Se esperaba la protección de la iniciativa privada y la permanencia del Estado en su calidad de “estimulador del mejoramiento de las condiciones económicas”.²⁷

Entonces, por más que las decisiones y mandatos que Cárdenas pretendía o aparentaban un radicalismo, tendieron realmente a impulsar las ideas capitalistas dentro de un régimen democrático-burgués. Pese a existir las libertades democrático-burguesas existe la explotación del trabajador, que se presenta en el sexenio de Cárdenas con una “burguesía industrial incipiente [...] una burguesía bancaria durante el gobierno de Ávila Camacho, y [...] una burguesía financiera a partir del gobierno de Miguel Alemán”.²⁸

²⁵ Luis Aboites y Engracia Loyo. “La construcción del nuevo Estado” en Velázquez García, Erik y otros. (Coord.) *Nueva Historia General de México*. (México: El Colegio de México, 2010), p. 621.

²⁶ Cf. en Arnaldo Córdova. *La política de masas del cardenismo*. (México: Era, 1974), pp. 177-202.

²⁷ Roderic Ai Camp. *Los empresarios y la política en México: una visión contemporánea* (traducción de Eduardo L. Suárez). (México: Fondo de Cultura Económica, 1990), pp. 66-67.

²⁸ En el discurso que Campa construye asegura que es por el corporativismo y la formación del capital financiero, los que llevan a la consecuencia del surgimiento del charrismo sindical como aparato represivo del gobierno. Cf. Valentín Campa Salazar. *El partido comunista y el movimiento obrero mexicano*. (Puebla: Universidad Autónoma de Puebla, 1976), pp. 11-12.

- Antecedentes de la relación obrero-estado.

Cuando Maximino Ávila Camacho fue gobernador de Puebla en el periodo de 1937 a 1941, ejerció una política represiva contra grupos de trabajadores como de campesinos que no se adhirieron a su programa. Un ejemplo de grupos reprimidos lo fueron la Federación Regional de Obreros y Campesinos del Estado de Puebla (FROC), afiliado a las corrientes lombardista dentro de la Confederación de Obreros y Campesinos de México (CGOCCM) y más tarde, dentro del sistema de la Confederación de Trabajadores de México (CTM) tras su formación. La FROC se convirtió en la máxima expresión del lombardismo en Puebla entre 1936 y 1939.²⁹

Siguiendo en el ámbito local, las prácticas de terror en las fábricas se hicieron presentes en las precandidaturas del PNR en 1936, elecciones que Maximino ganó a Gilberto Bosques (personaje al cual apoyó la FROC) de una manera fraudulenta. En aquellas elecciones del 30 de noviembre, la planilla a favor de Bosques obtuvo 43,552 votos contra los 1,138 votos del PNR. Sin embargo, este último amañó los datos declarando a Maximino Ávila Camacho como ganador.³⁰

Por lo tanto, la FROC en cuanto lo nacional, puede considerarse una organización anti oficialista al separarse de la CTM (afiliada al PRM), cuando esta determinó apoyar a Manuel Ávila Camacho para la presidencia de la república. Los froquistas, en desobediencia a la CTM, dieron su apoyo a Juan Andreu Almazán como candidato, por la experiencia positiva que tuvo previamente cuando su hermano Leónides fue gobernador del Estado de Puebla.³¹ Volviendo al tema de Maximino en el estado de Puebla, jerarquizó la estructura del gobierno y consolidó un grupo político hegemónico. Se relacionó con grupos empresariales de la burguesía poblana que incluía a descendientes de españoles, libaneses y además de establecer

²⁹ La FROC anteriormente se fundó como la Confederación Sindicalista de Obreros y Campesinos del Estado de Puebla en 1929, y popularmente era conocida como *La Sindicalista*. Una vez afiliada a la lombardista CGOCCM se reestructuró y cambió de nombre a FROC, en marzo de 1934. Véase José Ariel Gonzáles Bustillo. *La disputa por el territorio. Movimientos sociales y poder político en Puebla, 1920-1945*. (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Dirección de Fomento Editorial, 2014), pp. 102-103; Teresa Ventura Rodríguez, *El sindicalismo oficial en Puebla 1938-1952*. (Puebla Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Dirección de Fomento Editorial, 2014), pp. 120-122.

³⁰ José Ariel Gonzáles Bustillo ... *Op. Cit.*, pp. 103 y 119-125.

³¹ Véase María Teresa Ventura Rodríguez... *Op. Cit.*, pp. 162-164, 225.

una relación con el ex cónsul estadounidense Williams Jenkins, quien estableció en el estado la Compañía Civil e Industrial de Atencingo.

A Jenkins se le incorpora en los problemas por la lucha de territorios en Atencingo para la producción de azúcar, en el que el estadounidense era un protegido y socio de Maximino al momento de ir violentamente en contra de los movimientos obreros-campesinos y ejidatarios que estallaron en la región del valle de Matamoros. Desembocaría una lucha en la que se demuestra un desafío a las políticas de Cárdenas, la ineficiencia de la FROC por demostrar un verdadero interés por la defensa de los derechos obreros y la fundación de la sección 77 del sindicato de azucareros de México (STARM).³²

1.1.2 Manuel Ávila Camacho: candidatura y Gobierno.

- Candidatura.

La elección como candidato de Manuel Ávila Camacho sobre Francisco J. Mújica³³ fue por la necesidad de atender la situación que atentaba la organización del partido oficial, que Cárdenas había renombrado como el Partido de la Revolución Mexicana, PRM, como elemento central para la Unidad Nacional.³⁴ La elección de Camacho no fue fortuita, su trayectoria política estaba respaldada cuando Cárdenas le confió la negociación con generales disidentes Román Yocupicio y Anacleto Guerra en Nuevo León y los generales Pablo González y Marcelo Caraveo, líderes del Partido Revolucionario Anticomunista (PRAC); así como cuando lo nombraron dirigente en la campaña militar contra Saturnino Cedillo en 1938,

³²Stephen R. Niblo. *México en los cuarenta. Modernidad y corrupción* (traducción de Enrique Mercado). (México: Océano, 2008), pp. 98-99, 102, 132-133; Un dato curioso es que Jenkins nombró a Manuel Pérez administrador en su centro de trabajo, quien logró una infraestructura que “benefició a la producción azucarera”, lo que se incluye una “red ferroviaria privada que enlazaba los campos de cultivo con el ingenio y entroncando con la línea México-Cuautla-Puebla. Para saber más del tema del ingenio y la sección 77 del STARM Véase María Teresa Ventura Rodríguez... *Op. Cit.*, pp. 187-195.

³³ Al principio eran seis generales cuya ambición por la presidencia los llevó a iniciar una campaña política: Manuel Ávila Camacho, Francisco J. Mújica, Joaquín Amaro, Gildardo Magaña, Rafael Sánchez Tapia y Juan Andreu Almazán. Este último fue el único que se mantuvo en la competencia contra el candidato del PRM. *Cf.* Soledad Loaeza. “La reforma política de Manuel Ávila Camacho”. *Historia Mexicana*, vol. 63, núm. 1 (249), p. 272.

³⁴ Luis Aboites y Engracia Loyo... *Op. Cit.*, pp. 639-643.

lo que le permitió catapultarse para la candidatura presidencial de 1940.³⁵ Otra de las razones por las que eligió a Ávila Camacho fue el agotamiento de sus recursos políticos que produjeron descontentos con los grupos opositores como la Iglesia Católica, los empresarios y unos cuantos del ejército que llevaron a la creación de organizaciones como la Unión Nacional Sinarquista, Unión Nacional de Veteranos y los Camisas Doradas; el asilo político a europeos producto de la Guerra civil española y el repudiado asilo (por conservadores como comunistas-stalinistas) de León Trotsky; finalmente la Expropiación petrolera de 1938 que llevó a un conflicto diplomático con Estados Unidos. Lo obligaron a inclinarse por Ávila Camacho como candidato del PRM, como parte de su política de reconciliación Nacional.³⁶ Pese a que en las décadas de postrevolución el sector privado representaba un papel mínimo, y se tenía en la mira tratar la amenaza del grupo Monterrey. Un grupo conformado por empresarios de la ciudad homónima con nombres como los hermanos Roberto y Luis G. Sada, Manuel Barragán, Pablo Salas y Emilio Azcárraga con ideales de ultraderecha y fascismo buscaban apoyar la candidatura de Juan Andreu Almazán.

Monterrey era una de las ciudades más grandes del país, con una industria que rivalizaba con la de ciudad de México, semillero del sector privado, con cierta independencia y aislamiento que los empresarios regiomontanos tenían de la capital y su esfera política. Ellos apoyaron a Almazán por ser un empresario que contaba con intereses de negocios en empresas como Constructora Anáhuac, Impulsora Acapulco de S.A., Crédito Industrial de Monterrey S.A, Compañía Petrolera Independiente y Augusto Flores S.A.³⁷

Solo se pudo poner a los empresarios en contra de Almazán cuando se logró pactar con ellos. Tal es ejemplo de la Cervecería Cuauhtémoc, cuyos fundadores eran miembros de las familias Sada Muguerza, Garza y Muguerza (familias pertenecientes al grupo), formaron un pacto en 1940 con el gobierno en el que se comprometían a “apoyar al candidato oficial para la Presidencia de la República, Manuel Ávila Camacho, a cambio de favores políticos regionales”.³⁸

³⁵ Stephen R. Niblo... *Op. Cit.*, p. 84.

³⁶ Soledad Loaeza. “La reforma política de Manuel Ávila Camacho” ... *Op.Cit.*, pp.264-268.

³⁷ Stephen R. Niblo... *Op. Cit.*, pp. 86-91. Y Roderic Ai Camp... *Op. Cit.*, pp. 107-108 y 133.

³⁸ Roderic Ai Camp... *Op.Cit.*, pp. 233 y 237.

A esto se le suma un acuerdo secreto con Miguel Alemán Valdés, quien dirigió la campaña de Camacho y más tarde, cuando fue su secretario de gobernación, le prometió al grupo que a cambio de su apoyo el “control sobre la nominación del gobernador de Nuevo León y del alcalde de Monterrey”. Promesa de la que Alemán se retractó cuando Camacho fue electo presidente, generando tensión entre el gobierno y los miembros del grupo Monterrey, que no iniciaron su actividad política hasta los años cincuenta.³⁹

Si bien no eran los únicos problemas con los que tenía que lidiar el PRM durante la campaña de 1940, también se buscaba el apoyo del ala cardenista del partido y así como contar con el apoyo del sector obrero (la CTM es un ejemplo por su importancia al ser la central obrera más importante de la época), se prometió seguir con el supuesto radicalismo cardenista en cuanto al programa político del PRM sobre el desarrollo industrial y el impulso gubernamental de programas en el que el Estado “participaba junto con los trabajadores en el control y la administración de empresas industriales”.⁴⁰

Las elecciones fueron fraudulentas y cuestionadas. Aquel 7 de julio de 1940 se vivió una jornada electoral llena de irregularidades e incidentes graves como balaceras y enfrentamientos físicos, entre militares y avilacamachistas contra almanistas se incluyen la riña ocurrida en la oficina de correos en la Ciudad de México; la persecución de soldados que detuvieron a almanistas que intentaban llegar al Palacio Nacional; así como el asalto de un avilacamachista a las casillas que se localizaron en Juan Escutia en la Ciudad de México, rodeada de una multitud con listones verdes (almanistas).⁴¹ El General Gonzalo N. Santos relató en sus memorias uno de los acontecimientos que terminaron en choques violentos de brigadas Pro-Ávila Camacho contra almanistas que custodiaban la casilla donde iba a votar el presidente Cárdenas. Después del choque, Santos ordenó limpiar el sitio para la llegada del presidente y rellenar la urna:

[...] llegaron los bomberos y a manguerazos de alta presión limpiaron las manchas de sangre que había en todas partes; la Cruz Roja, solícita, levantó cadáveres y

³⁹ Stephen R. Niblo... *Op. Cit.*, p. 83. Roderic Ai Camp... *Op. Cit.*, pp. 233, 237.

⁴⁰ Stephen R. Niblo... *Op. Cit.*, pp. 84-86, 90-92.

⁴¹ Soledad Loaeza. “La reforma política de Manuel Ávila Camacho” ... *Op.Cit.*, pp.269-274.

heridos. Se rearmó la casilla, se puso nueva y al fin pudo votar el ciudadano presidente y su acompañante Arroyo Ch. “Qué limpia está la calle”, comentó Cárdenas al salir de la casilla, cuenta Santos: “Yo le contesté: ‘Donde vota el presidente de la República no debe haber basurero’. Casi se sonrió, me estrechó la mano y subió en su automóvil [...]

“Ordené a los improvisados miembros de la casilla que pusieran la nueva ánfora de votos, pue iba a ser inexplicable que en ‘la sagrada urna’ sólo hubiera dos votos: el del general Lázaro Cárdenas, presidente de la República, y el de Arroyo Ch., subsecretario de Gobernación. Yo les dije a los ‘escrutadores’: ‘A vaciar el padrón y a rellenar el cajoncito, y no discriminen a los muertos, pues todos son ciudadanos y tienen derecho a votar.’”⁴²

La violencia en las elecciones se replicó en ciudades como “Ciudad Juárez, San Luis Potosí, Monterrey, Ciudad del Carmen, Puebla, Saltillo, Toluca, Ciudad Madero y Coatepec”⁴³. El saldo de la jornada electoral en todo el país fue de 350 muertos e incontables heridos, esto permitió denunciar abiertamente las irregularidades del proceso electoral, sumado a que el candidato opositor se veía como ganador. Ávila Camacho aceptó en la noche, después de las elecciones y entre lágrimas, que había perdido las elecciones y que no iba a aceptar el triunfo si se lo daban, decisión que cambió de opinión al día siguiente. El resultado de las elecciones fue a favor de Ávila Camacho. Aunque se cuestionaban la legitimidad de su elección porque creían que el verdadero ganador había sido Almazán, este salió del país, ocasionando una apatía entre sus seguidores, lo que le resultó benéfico al gobierno y al partido oficial.⁴⁴

Una vez electo Camacho presidente, el contexto internacional del momento del estallido de la Segunda Guerra Mundial, influyó en dos aspectos a destacar de manera general: primero en la relación de México con los Estados Unidos y, en segundo lugar, la situación nacional.

⁴² José Agustín. *Tragicomedia Mexicana I*. (México: Editorial Planeta Mexicana, colección: espejo de México, 1990), pp. 11-12.

⁴³ *Ibid.* p. 12.

⁴⁴ José Agustín... *Op. Cit.*, pp. 12-16 y Soledad Loaeza. “La reforma política de Manuel Ávila Camacho” ... *Op.Cit.*, pp.269-274.

- La relación con Estados Unidos.

Se enfoca primero el plano de la relación de México con Estados Unidos. Con la guerra en pie, México estaba dentro de los asuntos estadounidenses de seguridad nacional y dispuesto a aceptar una política mexicana disidente, haciendo que el gobierno viera una oportunidad de estabilizar las relaciones con su vecino del norte con la finalidad de conseguir una supuesta ventaja en las negociaciones diplomáticas ante la vulnerabilidad estadounidense por la obtención de recursos del lado mexicano.⁴⁵

El candidato respetaría la figura de Cárdenas y parte del trabajo que había legislado; se respetaría a Vicente Lombardo Toledano como dirigente de la CTM; y no debía estar en su gabinete su hermano Maximino y ningún otro derechista. Por el lado estadounidense se acordó colaborar para el establecimiento de acuerdos militares y comerciales.⁴⁶

La cooperación del régimen avilacamachista con los vecinos del norte se aborda desde sus primeros días de gobierno y se fortalece con la declaración de guerra a las potencias del eje en 1942, tras el hundimiento los buques petroleros Potrero de Llano y Faja de Oro. A los estadounidenses no les convenía una postura neutral mexicana o en su peor escenario, la incorporación de su vecino del sur al eje, razón por la que se llevaron a cabo acuerdos para formar una cooperación militar entre ambas naciones, principalmente limitándose a la defensa de las costas del Pacífico, al crearse una región militar en la zona al mando del General Lázaro Cárdenas salvo por la expedición del escuadrón 201 al Pacífico. Por otra parte, se negoció para la adquisición de materiales de guerra y acuerdos de préstamo para el desarrollo militar mexicano.⁴⁷

Por el lado comercial, se pretendía una política de proteccionismo, apoyado por aranceles a productos de bienes consumo y el control de créditos para el desarrollo de la industria e infraestructura del país. Con el fin de dotar de empleo a la población y contrarrestar los

⁴⁵ Confróntese a Susana Chacón. *La relación entre México y los Estados Unidos [1940-1955]. Entre el conflicto y la cooperación*. (México: Fondo de Cultura Económica, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey 2008), pp. 25-34 y 41.

⁴⁶ Stephen R. Niblo... *Op. Cit.*, p.90.

⁴⁷ Susana Chacón... *Op. Cit.*, pp. 46-93.

efectos de la idea de libre mercado estadounidense, que en algún momento obligó a aceptar concesiones arancelarias durante las negociaciones.⁴⁸

Con todo ello, se dio el acuerdo de 1942 que permitió la entrada de materias primas de México a Estados Unidos que se necesitaban para la guerra, como por ejemplo el plomo, zinc y manganeso. México recibiría a cambio maquinaria y productos terminados para el desarrollo de su industria.⁴⁹ Es ahí donde entra la cuestión ferroviaria, cuando se recibe apoyo estadounidense para la venta de locomotoras como el desarrollo de infraestructura ferroviaria con la Misión Norteamericana en el país, para resolver los problemas que se tuvieron entre intereses del gobierno estadounidense y los intereses nacionalistas ferrocarrileros. Esto se observará más adelante en el punto que analizará sobre la Misión Norteamericana.

- La situación nacional.

La política de derecha no fue iniciada en tiempos de Ávila Camacho, pero sí fue llevada a un tono más alto en los cuarenta. Vale la pena comprenderlo por medio de las palabras de Valentín Campa:

1940 es considerado con el año de despegue en el impulso del desarrollo capitalista en México, ya que fue precisamente en este año cuando se combinaron, como es bien sabido, los efectos de las reformas estructurales del gobierno del general Cárdenas – en esencia la nacionalización del petróleo- y la coyuntura de la Segunda Guerra Mundial.⁵⁰

Las características generales del gobierno de Ávila Camacho se apoyaron en un discurso de unidad nacional, como valor supremo, incluso sobre ideales revolucionarios, la vuelta a posturas de derecha se incluye al declarar públicamente su fe católica, el distanciamiento de

⁴⁸*Ibid.*, pp. 148-163.

⁴⁹*Ibidem.*

⁵⁰Valentín Campa Salazar. *El partido comunista y el movimiento obrero mexicano... Op. Cit.*, p. 8.

las ideas radicales agrarias, obreras y educativas siendo en esta última que se le retirara el adjetivo de “socialista” al tercer artículo constitucional, así como el gobierno se centró en apoyar temporalmente a Octavio Vejar Vázquez como secretario de la SEP en su purga contra la izquierda dentro de las instituciones educativas; si bien se creaba el IMSS en 1943, este distaba de ser de índole radicalista; también se pugnaría contra el Partido Comunista Mexicano (PCM) con la intervención del ejército en sus oficinas un 29 de noviembre de 1940 (antes de iniciar su mandato: el 1 de noviembre de 1940).

La posición política del gobierno federal representó la creación de un aparato de dominación sobre las clases trabajadoras mediante organizaciones nacionales y la ciudadanía con capacidad de voto por medio del partido oficial. Además, en su gobierno se presentó un cambio en las actitudes de la dirigencia de la CTM, cuando Fidel Velázquez se puso al frente de la confederación, convirtiéndose en un organismo “más interesado en someter a los obreros y en preservar las prerrogativas políticas de sus líderes”, volviendo dura la situación de los trabajadores y las clases populares.⁵¹

- La formación del Partido Revolucionario Institucional.

La formación del Partido Revolucionario Institucional (PRI) precede directamente en la presidencia de Manuel Ávila Camacho. Es una temporalidad donde las metas de la revolución (el reparto agrario, educación socialista por mencionar algunas) quedaron sin ser resueltas; a su vez, la “familia revolucionaria” experimentó una depuración que transformó su ambiente lleno de militares, a jóvenes abogados que “cambiaron radicalmente los principios originales”, simulando que los cumplían.⁵² Fue en la presidencia de Ávila Camacho, cuando comenzó a promoverse la reorganización de la política partidista que concluirá con la formación del PRI. Los elementos de dicha reorganización política como la exclusión de los militares activos en la participación política, el detener el reparto agrario, promoción de la inversión privada y la modificación del artículo 3º. Sus ideales contrastaban a los ideales del

⁵¹ Luis Aboites y Engracia Loyo... *Op. Cit.*, pp. 644- 647. Y Stephen R. Niblo... *Op. Cit.*, pp. 94-99.

⁵² Enrique Krauze. *La presidencia imperial. Ascenso y caída del sistema político mexicano (1940-1996)*. (México: Tusquets, 1997), pp.84-85.

PRM por la creación de ejidos, la planificación centralizada y la educación socialista (estas emanaban del ala cardenista del PRM).⁵³

Otras prácticas que marcan un antecedente avilacamachista para la formación del PRI, estuvo en la conciliación con grupos opositores como las reuniones y diálogos que se formaron los dirigentes del Partido Acción Nacional (PAN), Manuel Gómez Morín y Efraín González para las reformas que podrían ejecutarse para el artículo 3º; por otra parte, se distanció y dejó fuera a los elementos de los sindicatos que representaban una señal de alerta para el proyecto de unidad nacional. Personajes como Lombardo Toledano, impedían las acciones de los proyectos avilacamachistas. Esto fue hasta su salida de la CTM cuando fue designado como secretario de la Confederación de Trabajadores de América Latina (CTAL), siendo reemplazado en la secretaría general por Fidel Velázquez, quien no tenía compromiso con el socialismo, así como con la retórica de Lombardo. La elección de Velázquez permitió a Ávila Camacho continuar con su proyecto sin que la organización obrera interfiriera.⁵⁴

Con los antecedentes observados y ante las acusaciones al PRM (la derecha llamaba ‘imposicionista’, mientras que la izquierda acusaba al partido de alejarse de las masas), tenemos elementos que justifican a Ávila Camacho para la presentación del proyecto de reorganización del partido oficial. Los objetivos para el nuevo partido era generar militantes con tendencias democráticas y progresistas afines al ideario de la Revolución Mexicana. Aquellos militantes individuales eran el pilar del partido, implicando la exclusión de las centrales (las organizaciones) de las posiciones en la dirigencia y los recursos de la organización. Con ello, se formó el 18 de enero de 1946 el Partido Revolucionario Institucional, mismas fechas en que se “legó” la candidatura a Miguel Alemán (quien ya había sido proclamado candidato del sector obrero en junio de 1945),⁵⁵ una nueva imagen de un partido oficial en que se ha excluido a los militares en servicio activo, cardenistas y centrales obreras en sacrificio por un partido de ideales derechistas (es decir, de conciliación con grupos de empresarios, pequeños agricultores, comerciantes, cooperativistas, profesionistas, etc.) en una imagen renovada y de nombre revolucionaria.

⁵³ Soledad Loaeza. “La reforma política de Manuel Ávila Camacho” ... *Op. Cit.*, pp. 277- 282.

⁵⁴ *Ibid.*, pp. 282-284.

⁵⁵ *Ibid.*, pp. 335-345.

Sin embargo, se concibió a sí mismo [el partido] como la imagen del progreso y desarrollo nacional en un grupo de individuos, desplazando la ideología de un partido representante de trabajadores. Construyendo así una historia común centrada en la contradictoria imagen de la Revolución ¿Por qué es contradictoria? Al suprimir la dimensión socio histórica de la sociedad mexicana (que la conformaban los trabajadores y sus organizaciones que y estos fueron desplazados por una noción más individualista) determinada por el establecimiento de una única visión e idea sobre el estado, la nación, el pueblo dentro de la imagen del PRI, “el propietario y la verdad de los hombres”, en una “mentira asumida como verdad”, cuyo eje de movimiento era la del revolucionario muerto pero que permitía que, de él, viviera la Revolución cuando “La revolución había muerto, en el Zócalo...la multitud clamaba: <<¡Viva la Revolución!>>”⁵⁶

1.1.3 Miguel Alemán, características generales de su gobierno.

- Elección de Miguel Alemán.

Antes de la consolidación del PRI, en el PRM se discutía por la selección de su candidato oficial, en la que además de Miguel Alemán, se escuchaban varios nombres y entre los principales que sonaban eran Javier Rojo Gómez, Miguel Henríquez Guzmán y Ezequiel Padilla. Los dos primeros tenían el mérito de “revolucionarios y merecedores de todo respeto de la clase obrera”, pero después de que Henríquez renunció a la candidatura, el ex Secretario de Relaciones, Padilla, llegó a representar en algún momento una opción a Alemán, de no ser porque realmente a ojos públicos siempre se observó a Alemán con el escogido por Ávila Camacho “para continuar su política interna”, mientras Padilla era el “continuador de la obra exterior del régimen que estaba por terminar”. La elección de Alemán resultó por el respaldo de la CTM, aunque al principio había una serie de opiniones divididas dentro de la central

⁵⁶ Enrique Krauze.... *Op. Cit.*, pp.84-85. La revisión que propone el párrafo está trabajada dentro de la definición de la democratización nihilista. Es cuando los gobiernos aplican una tendencia ideológica en el sector social a costa de la identidad de este *Cf.* Víctor Gerardo Rivas López. “Democratización y nihilismo ” en Xolocotzin, Ángel, Ricardo Gibu y J. Rodolfo Santander (coord.). *La fragilidad política. Ensayos fenomenológicos y hermenéuticos*. (México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2015), pp. 277-302.

sobre a quién se apoyaría. Para el 15 de junio de 1945, se organizó el Consejo Nacional Extraordinario en el que se definió el apoyo a Alemán, gracias a la influencia de Lombardo Toledano, esto en un intento por recuperar la influencia en el plano político que perdía con el paso de los años. Esto representó un bloqueo cetemista a Padilla, siendo un paso importante para la consolidación a la candidatura de Miguel Alemán.⁵⁷ La cual fue legada al PRI cuando este último se formó.

Ezequiel Padilla buscó un segundo camino hacia la presidencia al postularse como candidato independiente, haciendo pública sus intenciones el 3 de septiembre de 1945, y más tarde constituyó el Partido Democrático Mexicano (PDM) el 23 de noviembre del mismo año.⁵⁸ Finalmente el 7 de julio de 1946, se efectuaron las elecciones en las que, a diferencia de las transcurridas en 1940 no hubo ningún evento violento. En esta ocasión, la ventaja del candidato sobre el opositor era evidente y el conteo de las urnas dieron la victoria a Miguel Alemán con 1,786,901 votos contra 443,357 obtenidos por su perseguidor más cercano, Ezequiel Padilla. Las denuncias por fraude fueron escasas.⁵⁹

- Características generales del gobierno alemanista.

Una vez que Miguel Alemán inició su administración, gobernó convencido que al Estado (y podría decirse algo similar de sus sucesores más próximos) le correspondía un papel central en la promoción del desarrollo y organización de la sociedad. La política y la ampliación de su autoridad era una clave del progreso, la noción entre las élites y la mayoría de la población era el comprender a la democracia como desarrollo económico y social.

El protagonista era el Estado (“el presidente como jefe de gobierno y del Poder Ejecutivo, en una relación de marcada asimetría con el Poder Legislativo y el Poder Judicial, y las fuerzas

⁵⁷ Luis Medina. *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1940-1952. Civilismo y modernización del autoritarismo*. (México: El Colegio de México, 1979). pp. 30-34. Y Stephen R. Niblo... *Op. Cit.*, pp. 147-149.

⁵⁸ Luis Medina... *Op. Cit.* pp. 45-50.

⁵⁹ Alejandro González Franco “La Sucesión Presidencial en 1946” en Georgette José Valenzuela (coord.). *Candidatos, campañas y elecciones presidenciales en México: de la República Restaurada al México de la alternancia: 1867-2006* (México, D.F.: Instituto de Investigaciones Sociales, 2012), p. 503.

armadas”), y la pieza complementaria de este arreglo institucional centralizado era el partido dominante sujeto a la autoridad presidencial (PRI).⁶⁰

El sexenio de Alemán presentó un alejamiento de los sindicatos, además de demostrar una inflexibilidad a los mismos en defensa de los intereses de empresarios y extranjeros, que era llevado incluso a la represión y violencia contra los trabajadores obreros. Estas prácticas de lucha anticomunista llevaron a la sumisión de los sindicatos a cambio del apoyo oficial del estado, siendo un punto de inflexión el Consejo Nacional Obrero de 1947, donde se condicionó bajo el precepto de “recuperación económica del país”, en el que los obreros unieron fuerzas con el gobierno, siendo uno de los acuerdos el no perseguir sus propios intereses obreros, so pena de perder el apoyo oficial. La persecución de los sindicatos opositores a las ideas oficialistas llevó a últimas instancias dar golpes a sindicatos para un cambio administrativo y el sometimiento de las organizaciones o como se conoce mejor, al *charrismo sindical*.⁶¹ Se rescatan a continuación las palabras de Marco Antonio Rovira Torre sobre la administración de Miguel Alemán Valdés:

[...] logró consolidar una serie de políticas y alianzas que definieron al México posterior a 1946 [...] se trató de un modelo de modernización autoritario con una marcada preferencia hacia el capital nacional, y también en buena medida hacia el estadounidense, a quienes se les dieron enormes garantías para su expansión, a costa de la subordinación –incluso violenta– de los trabajadores urbanos y rurales [...]⁶²

En un párrafo pueden identificarse tres puntos que el gobierno trata: mantener estables las relaciones México-estadounidenses, el proteccionismo económico y los proyectos de modernización, y las formas en que se efectúa el control interno del país... lo que nos llevará más adelante a entender las demandas y resistencias del movimiento obrero, específicamente

⁶⁰ Soledad Loaeza. “Modernización autoritaria a la sombra de la superpotencia, 1944-1968” ... *Op. Cit.*, p. 655.

⁶¹ Cf. Stephen R. Niblo... *Op. Cit.*, pp. 168-171.

⁶² Marco Antonio Rovira Torres. “La corrupción en México y su relación con los sectores público y privado. El partido alemanista (1946-1952)” en *De la historiografía a la historia cultural. Resultados de investigación*. Amado Manuel Cortés, Marco Antonio Velázquez Albo, Josefina Manjarrez Rosas y José Carlos Blázquez Espinosa (coordinadores). (México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2015), pp. 113-114.

del movimiento de los ferrocarrileros, a través de las huelgas. A pesar de ello, se vivió una modernización desde lo estructural hasta lo industrial que impulsó la economía del país. Como ya se dijo, Alemán desarrolló mecanismos de control que suprimieron a quienes se mostraban en contra del proyecto nacional, y cuyo ejemplo principal fue la facción obrera que optó por retirarse de la CTM y formar la Confederación Única de Trabajadores. Que concluyó en casos particulares a cada industria, como el auto golpe al sindicato ferrocarrilero conocido como *el Charrismo sindical*, en 1948. Otro defecto que ocasionó fue la especulación por su deseo de reelegirse que también dañó su imagen,⁶³ aunque no habría necesitado de aquella desestimación, para apoyar las palabras de Daniel Cosío Villegas sobre su mandato como un supuesto deseo de poder:

[...] el tan decantado progreso material no solo el minúsculo industrial, es usado como chorro de luz que se arroja a los ojos del pueblo para cegarlos deslumbrándolo, e impedirle así ver sus propias llagas... ¡sus llagas políticas! Es más, el gobernante cuyo programa es exclusivamente de progreso material, declara que es tan esencial a la dicha del pueblo, que mide y refleja tan esplendorosamente la pujanza de la patria que, para dárselo, principia por pedir orden, trabajo, disciplina y acaba por exigir acatamiento ciego y servil, la sumisión abyecta de todo el país Exige más ese gobernante [...] que cada una de las obras lleve su nombre propio para que las generaciones futuras lo vean en todas partes, como a Dios.⁶⁴

Para José Agustín, las intenciones del presidente Alemán no eran las de “sojuzgar a la clase obrera”, sino de imponer un tipo de orden institucionalizado para el desarrollo socioeconómico nacional. En todo caso, se requirió medidas de represión en un esfuerzo por controlar a los sindicatos, que produjeron por ejemplo, la huelga de petroleros de 19 diciembre de 1946 cuyas consecuencias fueron la toma del ejército de las instalaciones de PEMEX, la rescisión de contrato de dirigentes del sindicato petrolero y la reforma al contrato

⁶³ Enrique Krauze... *Op. Cit.*, pp. 97-127.

⁶⁴ Daniel Cosío Villegas, “El México de Tannenbaum”, p.157 en Enrique Krauze... *Op.Cit.*, pp.170-171.

colectivo petrolero, la búsqueda regular a los trabajadores en “ideales de la Revolución Mexicana”, tomando a la CTM como elemento para el control obrero como medida para detener la formación de la Confederación Única de Trabajadores (CUT), hasta los eventos del charrazo sindical en los ferrocarriles cuando elementos optaron por desconocer a Jesús Díaz de León como secretario general, en respuesta a ello, Díaz de León, conocido también por “El Charro” y con ayuda del ejército mandó a tomar las instalaciones del sindicato ferrocarrilero. También tomó partida en las reformas para el sector agrícola que empezaron desde la reforma al artículo 27, acción que buscaba ayudar a la formación y/o apoyo de los pequeños propietarios, como la distribución de tierras. Aunque esto último se detuvo en la primera mitad de su gobierno.⁶⁵ Entre sus acciones más relevantes, tenemos la legislación del 24 de septiembre de 1946 en la que se aprobó su iniciativa para otorgar a las mujeres, el derecho a votar y ser votadas a nivel municipal. Esto se convirtió en un gran antecedente antes del voto a la mujer a nivel federal, promulgado en la presidencia de Adolfo Ruiz Cortines en 1953.⁶⁶

- Alemán y los Estados Unidos.

¿Por qué es relevante analizar la relación de Alemán con el Gobierno de los Estados Unidos? Cuando los estadounidenses adoptaron la doctrina Truman en 1947, se creó una nueva visión de seguridad nacional, como producto de la polarización durante la guerra fría, donde el principal enemigo era el comunismo presente en el espacio político interno como externo. La postura política de México fue defensiva y no intervencionista y poco a poco iba desentendiéndose de la política estadounidense de seguridad nacional, convirtiéndose en uno de los puntos que se muestra en las “diferencias sustantivas entre ambos países”.⁶⁷

La relación también resultó afectada por la política estadounidense por la eliminación de barreras arancelarias como cualquier tipo de control comercial; abogaba por un liberalismo

⁶⁵ José Agustín... *Op. Cit.*, pp. 67-82.

⁶⁶ “12 de febrero de 1947, se reconoce a nivel municipal el derecho de las mujeres a votar y ser votadas”. Gobierno de México, s.f.

⁶⁷ Susana Chacón... *Op. Cit.*, pp. 39-42.

económico para el hemisferio, al que una mayoría de países latinoamericanos entre los que se incluía México no aceptaría sin determinados puntos. Esto se reflejó en la Conferencia de La Habana de 1947 cuando Estados Unidos habló de las consecuencias de las restricciones de los gobiernos de los atrasos nacionales, México logró la consideración de:

- Que no se coartara el derecho a defender su industria por los medios que tradicionalmente se habían empleado. Esto es, el uso de aranceles.
- Que, sin desconocer el carácter de excepcional de la producción industrial, se utilizara para proteger manufacturas creadas en la guerra, así como las nacientes en la posguerra.
- Que se respetaran las restricciones a las importaciones con el fin de equilibrar la balanza de pagos.
- Que se restringiera la inversión extranjera.
- Que no se creara un organismo internacional para regular el comercio entre países.⁶⁸

Es clara la postura del gobierno de Alemán cuando ejerció una política proteccionista que daba los límites a los inversionistas extranjeros, no detiene a las relaciones entre ambas naciones al encontrar un punto en común, e influenciado por la doctrina Truman se llegó a una serie de acuerdos para combatir las ideas socialistas en México en beneficio de ambas partes.

Para explicarlo mejor, debemos ir al inicio del gobierno de Alemán, en el que se buscaba fomentar la industria en un país donde la inflación de un 7% que se dio en 1947, y la reducción de la reserva de moneda en un 40% que se dio un año antes, produjo una pérdida en el poder adquisitivo, como resultado se produjeron dificultades económicas. Tan solo mencionar que de 1948 a 1949 el dólar pasó de 4.85 pesos a 8.65 pesos.⁶⁹

⁶⁸ *Ibid.*, pp. 163-167.

⁶⁹ Susana Chacón... *Op. Cit.*, p. 161 y Soledad Loaeza. “Modernización autoritaria a la sombra de la superpotencia, 1944-1968” en Velázquez García, Erik y otros. (Coord.) *Nueva Historia General de México*. (México: El Colegio de México, 2010), p. 663.

Es por ello que se requería de préstamos externos para el desarrollo, algo que lograrían únicamente con los Estados Unidos. Cabe aclarar que estos préstamos e integración de intereses estadounidenses no impedían el proteccionismo de una industria de burgueses mexicanos, solo se debían considerar como socios externos, lo que se aceptaría a cambio de combatir las ideas de izquierda.

Las razones para aplicar una política de buen vecino estaban en la posición de México en los asuntos de seguridad nacional, el combatir lo que los estadounidenses identificaban como una izquierda mexicana (la visión del país anglosajón sobre la izquierda, la consideraba antiestadounidense, nacionalista y favorable a las empresas públicas). En un principio la embajada estadounidense temía porque Alemán fuera de ideas de izquierda, basado en la explicitud de sus opiniones. Pero su visión fue suficiente para que Washington le apoyara, el combatir el ala cardenista del Partido Revolucionario Institucional (PRI), al PCM y todo movimiento obrero no incorporado al oficialismo.⁷⁰

En sí el anticomunismo de Alemán pudo ser para Estados Unidos una pieza importante para el combate al comunismo, pues ir contra el PCM, así como la CTM y Vicente Lombardo Toledano implicaba perder la influencia de la Unión Soviética (URSS) en México.⁷¹

Uno de los elementos que Miguel Alemán utilizó para mejorar la imagen de su gobierno con Washington, fue la formación de la Dirección Federal de Seguridad (DFS) para investigación de asuntos delicados, como la realización de operativos contra los enemigos del régimen. Sus primeros registros datan de 1947, siendo una organización formada por nombramiento de civiles que dieron de alta en el Estado Mayor Presidencial (EMP). El gobierno estadounidense tenía involucrado a la Agencia Central de Inteligencia (CIA) activamente en

⁷⁰Stephen R. Niblo... *Op. Cit.*, pp. 131 y Lorenzo Meyer Cosío. "Relaciones México-Estados Unidos. Arquitectura y montaje de las pautas de la guerra fría, 1945-1964". *Foro Internacional* 200, Núm. 2, Vol50. 2010. pp.210, 215.

⁷¹Es compleja la situación puesto que Vicente Lombardo Toledano era acusado por Valentín Campa por efectuar, junto con Fidel Velázquez, prácticas anticomunistas (que, de ser cierto, parece ser que no restaba importancia para los asuntos de seguridad estadounidense de frenar sus organizaciones) en tiempos del cuarto consejo de la CTM en febrero 1937... El ejemplo de la influencia soviética en México estaba a petición de Toledano al estadounidense Earl Browder para intervenir en los confusos asuntos del consejo de la CTM. Browder era miembro del Partido Comunista de los Estados Unidos de América y miembro ejecutivo de la Internacional Comunista, cuya sede era Moscú. Por Browder habló la internacional una resolución que abogaba por una dogmática unidad sindical mexicana. Cf. Valentín Campa Salazar. *El partido comunista y el movimiento obrero mexicano...* *Op. Cit.*, pp. 36-42. El problema es que el Partido Internacional Comunista acordó apoyar al gobierno de México para evitar el fascismo, y a Valentín Campa lo expulsaron en 1940 junto con Hernán Laborde.

el país, además de que agentes de la Oficina Federal de Investigación (FBI) impartieron a los miembros de DFS, cursos de investigación policiaca.⁷²

El gobierno alemanista comenzó una política sobre la industria en favor de las empresas y sus hombres de negocios junto con la exclusión del sector obrero de la estrategia política que se deseaba aplicar. Se dio una política hospitalaria a los inversionistas extranjeros como R.R. Cole (Monsanto), G.C. Wipple (Quaker Oats), Marsden Blos (Bank of America), etcétera. Así como a importantes ejecutivos privados del país que ejercieron papeles cruciales en los bancos y organismos económicos públicos. Entre los miembros del consejo de administración de Nacional Financiera (Nafin) estaban Eduardo Suárez (Hardín, Hess and Suárez), Luis Legorreta (Banamex), Antonio Armendáriz, (Seguros La Provincial), José y Josué Saenz y Juan Gallardo Moreno (Aseguradora Mexicana S.A.). Eran responsables de las decisiones en el sector privado y público.⁷³

Esto es consecuencia de los planes estadounidenses de ayuda económica, pues se concentraron en apoyar la reconstrucción de Europa mediante el Plan Marshall, Latinoamérica debía buscar el capital extranjero mediante empresas privadas estadounidenses. Aunque en el caso de México, puede decirse que la respuesta de los Estados Unidos fue positiva para otorgar préstamos que se dieron por medio del Banco Interbancario de Comercio por 80.2 millones de dólares; y de Eximbank 163.5 millones de dólares. Todo ello en favor de empresas mexicanas públicas como privadas. Aun así, se dice que la cooperación económica Estados Unidos – México fue limitada porque no se había convencido a los estadounidenses del proyecto de industrialización nacionalista y estatista mexicano.⁷⁴

Entre otras características que no convencían a los Estados Unidos, estaba en la poca capacidad adquisitiva. De 22 millones de personas solo la cuarta parte tenía poder de compra; además, en cuanto a la expropiación petrolera de 1938, era inaceptable para Washington la

⁷² Sergio Aguayo Quezada, *La Charola. Una historia de los servicios de inteligencia en México*. (México: Grijalbo, Hoja Editorial, Hechos Confiables, 2001), pp. 62-68.

⁷³ Stephen R. Niblo... *Op. Cit.*, pp. 166-167.

⁷⁴ Lorenzo Meyer Cosío “Relaciones México-Estados Unidos. Arquitectura y montaje de las pautas de la guerra fría, 1945-1964” ... *Op. Cit.*, pp. 210 y 215-219.

industria petrolera estatal, por considerarse un ejemplo de socialismo de Estado que negó el préstamo de créditos a PEMEX e insistir al retorno de capital privado.⁷⁵

1.2 Proyectos de modernización ferroviaria en los cuarenta.

1.2.1 Sobre el concepto de modernización ferroviaria en México.

Para abordar el tema de modernización en los años cuarenta no basta con dejarla en el estudio presente como la única observada, ya que no es la única que se experimentó, ni sería correcto no especificar qué otros proyectos de modernización le preceden. El término modernización por sí solo representa ambigüedad si hablamos de ferrocarriles en México, observar los antecedentes hasta el periodo de estudio nos permitirá comprender de dónde proceden ciertas cualidades como la modernización en sí, como las distintas cualidades de cada una de las modernizaciones que precedieron, y la razón es que en la modernización de los años cuarenta se incluyen cualidades de nacionalización como corporativista.

En un primer momento nos encontramos en el porfiriato, la modernización dentro del imaginario de la época como un movimiento civilizador nacional con sesgos de lo que representaba una civilización moderna (en lo económico, solo benefició a élites de México como a extranjeros) la llegada de los grandes ferrocarriles (FC Nacional Mexicano, FC Central Mexicano y FC de Sonora); a su vez, se manifestó el precursor de la mexicanización de los ferrocarriles con el ingeniero Gabriel Mancera cuando consolidó la línea del Ferrocarril de Hidalgo en 1881 como una empresa pionera en solo admitir personal mexicano para la operación de la línea Ometusco-Pachuca.⁷⁶

Al movimiento civilizador (proyecto modernizador porfirista) le sucedió uno con el objetivo del control de las redes ferroviarias, ante las aspiraciones de los trust estadounidenses y la tendencia mundial de monopolios ferroviarios que atentaban en México por absorber el sistema ferroviario mexicano. Ante ello el gobierno proyectó la consolidación de las

⁷⁵ *ibid.*, pp. 220-221.

⁷⁶ Jorge Villanueva Jiménez. *Orígenes y Formación del Ferrocarril Central Mexicano* [Tesis de licenciatura en historia] (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2022), pp. 31-33 y 65-88.

principales redes ferroviarias (la unión entre el Central, el Nacional, Internacional Mexicano, Interoceánico y otras) en una empresa que se estableció el 29 de febrero de 1908, cuyo nombre era Ferrocarril Nacional de México. Empresa que presentó un auge hasta 1914, cuando se vio mermada por el conflicto revolucionario, la incautación de las líneas bajo el nombre de los Ferrocarriles Constitucionalistas, hasta la huelga de ferrocarrileros de 1921 y la Rebelión delahuertista iniciada en 1923, trajo consecuencias económicas que arrastró a la empresa el resto de la década, así como escasos recursos para los procesos de la modernización de las vías y tecnología ferrocarrilera.⁷⁷

La década de los años veinte está representada por los periodos presidenciales de Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles, que pese a presentar proyectos de modernización y mexicanización de la industria (como la defensa del artículo 27 con relación a los asuntos del petróleo con las compañías extractoras y el estatus de conversión de sus propiedades a concesiones⁷⁸), por el lado de los ferrocarriles estuvo claro que se sobrepusieron intereses como la búsqueda del reconocimiento estadounidense de sus gobiernos, como el caso de Obregón al adquirir 70 locomotoras Baldwin, de calidad dudosa sobre las recomendaciones para la creación de fábricas locomotoras en México (recomendaciones de ferrocarrileros como Pedro C. Morales y Servando Alzati); en el caso de Calles, mantuvo el arrendamiento a las compañías estadounidenses lo que provocó fuertes pagos al exterior.⁷⁹ Como observaciones finales para aquella década tenemos las investigaciones de Guillermo

⁷⁷ Arturo Valencia Islas. *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*. (México, D.F.: Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, El Colegio de México, 2017), pp. 31-69 y 87-117. Sergio Ortiz Hernán. *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica. II. La rueda rumorosa*. (México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1988), pp.129-130. Y Emma Yanes Rizo. *Me matan si no trabajo y si no trabajo me matan. Historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México. 1850-1950*. (México, D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2000), pp. 93-108 y 122-125.

⁷⁸ El artículo 27 en un primer momento aclaraba que la tierra y las aguas eran propiedad de la nación y como esta se determinaban a quién y cómo sería el uso de propiedad privada como propiedad pública. Y como la primera podría ser expropiada en pro del sector público. Sobre el cuarto inciso, se impera el cómo las sociedades comerciales destinadas a la industria pueden poseer o administrar terrenos alineándose a las estipulaciones que indicaran el Ejecutivo de la Unión o de los Estados. Cf. *Diario Oficial*, Tomo V, 4ta época, núm. 30, 5 de febrero de 1917, pp. 149-161 Apud. Secretaría de Gobernación, *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reforma la del 5 de febrero de 1857* (México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México), pp. 13-22.

⁷⁹ Emma Yanes Rizo, *Me matan si no trabajo y si no trabajo me matan. Historia de la Comunidad Tecnológica Ferroviaria en México, 1850-1950... Op. Cit.* pp. 142-146 y 167-174.

Guajardo, quien nos da una idea general sobre la decadencia de la empresa FNM provocada por el deterioro de su material como de organización laboral, al que se le suma la búsqueda del gobierno por su reconocimiento internacional a costa del desarrollo tecnológico nacional ferroviario. Sumándose a esta problemática la consolidación del autotransporte en la década, lo que marcaría la decadencia empresarial de los ferrocarriles y el proceso irreversible a una estabilización del trabajo y el servicio.⁸⁰

Cuando Cárdenas llegó al poder se encontró con una empresa de pobres resultados, así como una red férrea que requería ampliar sus líneas como el mejoramiento de éstas, además de la aparición del transporte carretero como rival de los ferrocarriles convertido en el medio de transporte dominante. En sus proyectos de modernización se incluyó la idea de concluir la obra de integración geográfica a través del ferrocarril, lo que llevó a promover la constitución de la empresa *Líneas Férreas de México S.A* en 1934 con el objetivo de “adquirir, construir y explotar, directa o indirectamente toda clase de líneas férreas, sus accesorios y equipos”, aunque para 1936 la encargada de las obras en el ferrocarril pasó a manos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Se lograron aportaciones como el que se contó con apoyo para el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, además de impulsar proyectos ferroviarios como el de Sonora- Baja California, el Ferrocarril del Sureste y la línea Caltzontzin-Apatzingán. Un elemento más en el proyecto de nación de Cárdenas fue la nacionalización de los ferrocarriles, con la ley de expropiaciones de 1936 fue posible que el Estado tomara posesión total de FNM el 23 de junio de 1937, y que sirvió de parteaguas para pensar en la expropiación de otras empresas, como la petrolera de 1938.⁸¹ Volviendo a la cuestión de ferrocarriles, fue en su gobierno que designó a los miembros del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) como parte de la Administración Obrera de los FNM en 1938, la que concluyó cuando Manuel Ávila Camacho propuso la creación de la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México (AFNM), promulgando su creación el 31 de diciembre de 1940.⁸² Con lo anterior, se aprecia que el concepto de

⁸⁰ Cf. Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950* (México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010) pp. 113-127.

⁸¹ Sergio Ortiz Hernán... *Op. Cit.* pp. 188-196.

⁸² *Ibid.*, pp. 217-218. Nota: la cuestión de los ferrocarrileros como la de la administración obrera se analizarán en el siguiente capítulo.

modernización que ocuparemos tiene sus bases en los procesos de los años treinta a partir de la “cristalización de nuevas inversiones destinadas a diversas áreas de FNM...”, como el desarrollo del carácter colectivista dentro del término y las actividades que buscaban mejorar la industria ferroviaria.⁸³

1.2.2 Misión Norteamericana.

Los intentos por mejorar la situación de los FNM contrastaban con la situación de esta, y en un intento por resolver sus problemas, desde la carencia de material hasta las deudas pendientes, la AFMN buscó opciones de organización y reorganización de las operaciones junto con el sindicato ferrocarrilero que denotaba cierta preocupación por las condiciones de los obreros como sus salarios, sobre propuestas idóneas para la recuperación de la empresa.⁸⁴ Antes de la Segunda Guerra Mundial, la empresa ya sentía los problemas de atender a la demanda de transporte de carga en la decadente empresa de FNM que, a su vez, perdía terreno ante el autotransporte.⁸⁵ Las cosas se volvieron complejas con la demanda que Estados Unidos requería transportar de Centroamérica y México por las líneas férreas ante la imposibilidad de mover mercancías marítimamente por la guerra submarina. La conversión de México en uno de los pocos puntos (por no decir el único) factibles para el comercio del sur al norte del continente, llevó a la sobreexplotación de las líneas nacionales; y las locomotoras como material ferroviario sufrieron grandes jornadas que desgastaron el rendimiento general por el gran número de fletes y pasajeros, que sumados a la falta de carros, se vio la necesidad de retener los carros procedentes de Estados Unidos para cubrir la demanda, pagando un alquiler diario que iba de los 2 a 2.5 dólares por furgón. Con ello se

⁸³ Cf. Moisés Gámez, “Ferrocarriles para la modernización. Talleres y máquinas diésel en San Luis Potosí, 1950-1960”, *Gremium*, vol. 5, núm. 10, agosto-diciembre 2018, pp. 92-99.

⁸⁴ Arturo Valencia Islas..., *Op.Cit.* pp. 265-274.

⁸⁵ Según Carlos Villafuerte, los Ferrocarriles Nacionales pasaban por una mala situación que apuntaba desde 1932. Y solamente se agudizó en el periodo 1938-1943 por los tiempos de guerra, escasez de materiales y demanda de transporte que aceleraron el agotamiento del equipo disponible. Véase Carlos Villafuerte. *Ferrocarriles*. (México: Fondo de Cultura Económica, 1959), p. 46.

impidió la consolidación de un proyecto de mejoramiento del equipo por los altos costes de movilización que crecieron exponencialmente con la guerra.

Ante esto, el gobierno estadounidense en su necesidad de abastecerse de recursos sugirió al gobierno mexicano un proyecto de rehabilitación de las líneas mexicanas, con el fin de transportar materias primas a Estados Unidos a partir de puntos de estratégicos, así como para atender el problema del desgaste que vivía la empresa, siendo así que se formó la *Railway Mission in Mexico* que duró del 18 de noviembre de 1942 al 30 de junio de 1946.⁸⁶

Los proyectos de modernización que se emplearon para inicios de la década fueron de una rehabilitación con alcance parcial, aunque antes del inicio de la misión el concepto de modernización en su práctica no había ido más allá de “abrir los saldos dejados por errores técnicos de construcción, de resolver problemas originados por la destrucción militar, los problemas generados por la corrupción y ‘ponerse al corriente’ de lo que había aconsejado una sana dirección de la empresa”, se logró un proyecto de modernización en México como nunca se había expresado con cambios bajo un proyecto de largo alcance. Donde se vieron involucrados tanto recursos humanos como materiales obedeciendo a un plan general con una nueva lógica de trabajo que pondría a los Ferrocarriles Nacionales “en posibilidades de mejorar su operación y sus finanzas”.⁸⁷

El primer día de la misión se dio a conocer que Estados Unidos aceptaba apoyar a México en los gastos de transporte de mercancías como en la rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales, a través de una serie de notas que compartieron el Secretario de Relaciones Exteriores Ezequiel Padilla y el Embajador de Estados Unidos George Messersmith donde este último aseguraba que su nación estaba comprometida a comprar materiales para la construcción de equipo bélico como “pagar una cantidad equitativa del costo de las mejoras que deben hacerse, con objeto de que los materiales en cuestión puedan ser transportados a las plantas bélicas americanas”. El plan consistía en seis puntos principales:

⁸⁶ Vicente Fuentes Díaz. *El problema ferrocarrilero en México*. (México: Edición del autor, 1951), pp.131-135. Y Arturo Valencia Islas... *Op.Cit.*, pp. 275-279.

⁸⁷ Cf. Guillermo Campos Ríos. *Proceso de modernización en los Ferrocarriles Nacionales de México (1970-1993* [Tesis de maestría] (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1994), p.65.

1. La rehabilitación de las líneas Laredo-México, Torreón-Monterrey, Córdoba a Puerto México, Suchiate-Ixtepec, Chihuahua-Torreón.
2. Costear y conseguir materiales y equipo obtenido en Estados Unidos.
3. Pago por el costo de construcción de rieles en México.
4. Apoyo de técnicos estadounidenses sin costo.
5. Costo de mano de obra mexicana necesaria para obras y operación de las líneas mencionadas.
6. Afrontar los costos de reparación de locomotoras y otros equipos que se enviarían al país vecino para su reparación.⁸⁸

Valentín Campa, a nombre de los ferrocarrileros, habló ante la Cámara de Diputados el primero de diciembre de 1942: estaba de acuerdo con el convenio efectuado con los estadounidenses (la misión ferrocarrilera), pero se debía resolver las cuestiones de tarifas de exportación sobre los productos mexicanos al norte, las tarifas especiales que gozaban la transportación de minerales, y lo que interesa dentro de este punto, abogó porque las máquinas fueran reparadas en México.⁸⁹

Hay razones para comprender la validez de una defensa de la mano de obra de calidad en México, pues no solamente se tenía registro de la reparación de 13 máquinas, 643 carros de carga y 47 de pasajeros en Aguascalientes, sino también existían grupos de ferrocarrileros que se dieron a la tarea de construcción de locomotoras como la 518 y reconstrucción de las 516 y 517 en Matías Romero, Oaxaca en 1937, así como ferrocarrileros que registraron patentes que buscaban innovar para el desarrollo de calidad, seguridad y perfeccionamiento mecánico para locomotoras y vías. No obstante, se encuentran también desventajas (que sobrepasaban las cualidades del ferrocarrilero mexicano) que impidieron el desarrollo ferrocarrilero en México incluso en tiempos de la misión. Siendo los mismos trabajadores (el caso correspondió a Aguascalientes) quienes, por no afectar escalafones ni el contrato colectivo, se mantenía la baja producción; los métodos de trabajo estaban dentro de una

⁸⁸ “Ayuda de México al triunfo”. *El Informador*, Año XXVI, Tomo XCII, núm. 8722 (Guadalajara, 19 de noviembre de 1942), pp.1-2.

⁸⁹ “Critican las proposiciones formuladas a los trenistas”. *El Informador*, Año XXVI, Tomo XCII, núm. 8734 (Guadalajara, 2 de diciembre de 1942), pp.1-2.

cultura artesanal reacia a una disciplina industrial, incluso varios oficios trabajaban de manera simultánea en una locomotora. El método era obsoleto e incluso se negaban los talleristas a seguir el consejo estadounidense de cambiar los métodos y organización en serie de locomotoras y vagones; por último, no fue posible la producción masiva de los inventos mexicanos que se vieron mermados, por un lado, la adquisición de refacciones ferroviarias estadounidenses y por otro, el objetivo de las patentes era la búsqueda de un reconocimiento interno en la empresa para soluciones de problemas cotidianos.⁹⁰

Se pusieron sobre la mesa propuestas como la construcción de carros y vagones en otros talleres como Cárdenas, Gómez Palacio, Monterrey, Nuevo Laredo, Nonoalco, Puebla, San Luis Potosí, Matías Romero que no desagradaban a la misión. No obstante, el asunto de locomotoras fue distinto, el sindicato no dejaba de solicitar que se frenaran las compras y reparaciones de locomotoras de los Estados Unidos, abogando por las propuestas de construcción de locomotoras mexicanas, tales como los casos de las máquinas 295 y 296 “la Fidelita” en los talleres de Acámbaro en Guanajuato (construidas en 1942 y 1944 respectivamente). El éxito de la construcción de las dos locomotoras llevó al inicio de la construcción de la locomotora número 297. Los elementos estadounidenses de la misión sabían sobre el abaratamiento de costos que implicaba para la empresa y el fin del negocio de venta de máquinas y carros de segunda mano más costosos que una producción nacional de material rodante. Ferrocarrileros como Xavier Larrondo recordaba, que los estadounidenses presionaron desde el aumento de precios de piezas para la locomotora, así como el encarecimiento de locomotoras de segunda mano. Las constantes presiones resultaron en que la empresa retiró el permiso para la construcción de la 297.⁹¹ Súmese que las locomotoras de vapor y la propuesta de construcción contrastaba con la introducción de las locomotoras diésel al país.

Cabe mencionar, en cuanto a la rehabilitación del sistema ferroviario se incluyó el reforzamiento de terraplenes y puentes, acondicionamiento de balastro, el cambio de durmientes y rieles, así como la modernización de talleres y estaciones y el uso de máquinas

⁹⁰ Guillermo Guajardo Soto... *Op.Cit.*, p. 178. Y Emma Yanes Rizo. *Me matan si no trabajo y si no trabajo me matan. Historia de la Comunidad Tecnológica Ferroviaria en México, 1850-1950...* *Op.Cit.* pp. 200-207.

⁹¹ Emma Yanes Rizo. *Me matan si no trabajo y si no trabajo me matan. Historia de la Comunidad Tecnológica Ferroviaria en México, 1850-1950...* *Op.Cit.* pp. 203, 217-234.

y herramientas desconocidos para el personal, así como métodos como la cadena de producción taylorista y la eliminación de los pequeños talleres improductivos que existían en el sistema ferroviario; rehabilitaron un total de 3000 kilómetros de vías en las líneas de México-Laredo, Torreón – Monterrey, Chihuahua-Torreón y los tramos de Córdoba-Coatzacoalcos-Ixtepec-Suchiate, para dejar conectadas las vías con Guatemala y al norte con Estados Unidos. Cuando la guerra terminó, los trabajos de la misión concluyeron con un proyecto inconcluso aunque sirvió para continuar con el proceso modernizador ferroviario en el gobierno de Miguel Alemán Valdés.⁹²

La misión se encontraría con un incremento de números en cuanto a diversos datos:

Cuadro 1.1 Importaciones a México (Toneladas) 1940-1945.

1940	844,618
1941	1,289,469
1942	962,363
1943	1,266,245
1944	1,976,447
1945	1,973,631

Fuente: Vicente Fuentes Díaz... *Op. Cit.*, pp. 131.

De 1940 a 1945 los transportes de fletes se incrementaron en un 133%; los fletes transportados, con un 85% correspondiente a FNM y el Interoceánico contra un 15% de otras compañías (Ferrocarril Sud-Pacífico, el Mexicano, Kansas City, Noroeste, etc.).

Cuadro 1.2 Aumento de Fletes (Total de toneladas productivas transportadas), 1941-1945.

1941	9,853,820
1942	10,857,355
1943	11,673,115

⁹² Guillermo Campos Ríos... *Op.Cit.*, pp.65-67. Y Arturo Valencia Islas... *Op.Cit.*, pp. 277-279.

1944	11,920,468
1945	12,490,795

Fuente: Vicente Fuentes Díaz... *Op. Cit.* p. 133.

Para 1945 el número de fletes movidos por kilómetros eran 6,451,310 toneladas en un total de 14,535 carros (de vía angosta como de vía ancha).

Cuadro 1.3 Coeficiente de explotación

1941	87.17%
1942	91.09%
1943	94.53%
1944	96.04%
1945	96.33%

Fuente: Vicente Fuentes Díaz... *Op. Cit.*, p. 134.

Pese al programa modernizador de las vías todavía se notaba el pesar de un proyecto limitado como lo fue la misión estadounidense (reiterando, era obvio su limitación a mejorar el sistema de exportación a los Estados Unidos, vía ferrocarril). Algunas de las críticas sobre la empresa fueron negativas, siendo un ejemplo en la XI Comisión Bancaria celebrada en abril de 1945 en Guadalajara, en la que se consideró la situación de los Ferrocarriles Nacionales deficiente. Lo dijo uno de los oradores de la convención, el Gerente del Banco de Comercio de México, Eustaquio Escandón, declaró que la situación de los Ferrocarriles Nacionales se encontraba en una “palpable deficiencia de un servicio público básico para la Nación, la amenaza que, para la industria, la agricultura y el comercio, entraña la desorganización de las Líneas Nacionales...”.⁹³ La declaración apunta a la desorganización, pero esto se suma a la falta de material rodante suficiente para cubrir la demanda en las líneas de FNM, tal como lo declaró Pablo M. Hernández, gerente general de los Ferrocarriles Nacionales, un 24 de junio del mismo año:

⁹³ “Terminaron los trabajos de la convención bancaria. Se atacó duramente a los F.C”. *El Informador*, Año XXVIII, Tomo CII, Núm. 9603, (Guadalajara. 22 de abril de 1945), pp.1-2.

Hablando con franqueza puedo indicar que el material rodante con que actualmente operan los Ferrocarriles Nacionales de México para sus servicios de fletes y pasajeros es absolutamente insuficiente. De todos modos, la administración de los mismos trata, hasta donde sea posible, de resolver el problema a base de aumentar su equipo.⁹⁴

Considerando los catorce mil furgones que la empresa poseía (la mitad estaban rentados a los estadounidenses), no era suficiente para cubrir la demanda que había crecido en los años de guerra, la construcción de cincuenta cabuses y “muchos furgones” en los talleres de Aguascalientes o la llegada de dos locomotoras Diesel más de la marca Baldwin en camino, no sonaba convincente para un año próximo a terminar la misión.⁹⁵

Cuando la misión terminó el 30 de junio de 1946, que quedó incompleta y puede decirse que el plan Alemán aparece como propuesta de continuar modernizando los ferrocarriles en México.

1.2.3 El plan Alemán.

La situación tras la segunda guerra mundial en los Ferrocarriles Nacionales estaba lejos de ser buena. Carlos Villafuerte indicó que, a fines de 1946, los ferrocarriles del país “operaban con dificultades crecientes a causa del mal estado de sus vías y la obsolescencia de su equipo”, tan solo empresa de Ferrocarriles Nacionales estaba al borde del colapso.⁹⁶ Añade:

Hacia 1946, la mayor parte de las vías nacionales estaba en pésimas condiciones, con el riel desgastado, de poco peso y de distintos calibres. Había que sustituir de 8 a 10 millones de durmientes, y corregir deficiencias en balastro y accesorios, que limitaban

⁹⁴ “Es del todo insuficiente el equipo de los ferrocarriles. Tal afirmación la hizo ayer el gerente general de los Ferrocarriles Nacionales”. *El Informador*, Año XXVIII, Tomo CII, Núm. 9666, (Guadalajara; 25 de junio de 1945), pp.1-2.

⁹⁵ *Ibidem*.

⁹⁶ Carlos Villafuerte... *Op.Cit.* p. 46.

la velocidad de los trenes. El equipo de transportes, el de talleres y las instalaciones de control de los trenes anticuados y deficientes, implicaban situaciones insostenibles.⁹⁷

Arturo Valencia Islas propone que la Segunda Guerra Mundial demostró la “insuficiencia del sistema de transporte para movilizar la creciente producción económica nacional”. Resultando en una sobrecarga en el transporte de mercancías y pasajeros (una demanda triplicada) que eran incapaces de sostener la situación a largo plazo por la antigüedad y desactualización del material rodante e infraestructura; así como la insuficiente cantidad de material para cubrir aquella sobredemanda.⁹⁸

Miguel Alemán ya externaba su preocupación por la situación del sistema ferroviario nacional en sus Conferencias de Mesa Redonda, durante su campaña presidencial mencionaba la insatisfacción producida por el servicio de FNM, la escasez de recursos para explotar la red ante la creciente demanda de transporte de productos. Iniciado su gobierno, dio a conocer su programa de rehabilitación conocido como el “Plan Alemán de Rehabilitación Ferroviaria”, que recuperó las “experiencias y sugerencias realizadas por la Misión Americana en sus numerosos estudios e inspecciones realizados a las diversas instalaciones del sistema”⁹⁹. Entre los objetivos que debían alcanzarse con el plan eran la incorporación de locomotoras diésel, y para aprovechamiento de su potencia obligaba no solo a la rehabilitación de las vías, sino también a su reconstrucción (rieles de mayor calibre y camas de balastos más anchas, en rutas como México- Nuevo Laredo, México-Ciudad Juárez, Monterrey- Tampico Coatzacoalcos - Salina Cruz, entre otros), reforzamiento de puentes y alcantarillas; también se aprovechó la rehabilitación para el proyecto de ensanchamiento de vías angostas ante su caída en desuso (así pues, se ensacharon las vías de lo que fue el Ferrocarril Interoceánico y de la ruta México- Acámbaro, o también llamada División Pacífico) .¹⁰⁰

⁹⁷*Ibid.*, p. 47.

⁹⁸Arturo Valencia Islas... *Op.Cit.*, p. 304.

⁹⁹ *Ibid.*, p.306.

¹⁰⁰*Ibid.*, pp. 304-307.

Para el éxito del plan importante mantener una relación armoniosa entre la empresa y los trabajadores, y Moisés Gámez sugiere (basándonos como ejemplo su estudio sobre la modernización de Talleres y máquinas diésel en San Luis Potosí, 1950-1960), para que el evento fuese notable en el ámbito laboral, tecnológico y político, fue gracias al acompañamiento de Manuel R. Palacios, como Gerente general de FNM durante el sexenio de Alemán, quien fue responsable de promover una mejor relación entre la empresa y el sindicato.¹⁰¹ Puede decirse que sí hubo una estabilidad en la relación sindicato-empresa, no significó que las relaciones se hayan efectuado armoniosamente ni en la mutualidad. Acciones como el charrazo de 1948 muestran que la promoción de una ‘mejor’ relación, llegó de una forma impuesta al sindicato ferrocarrilero. En el siguiente capítulo se abordará con mayor detalle las relaciones empresa-sindicato y oposición sindical, especialmente los movimientos de trabajadores de 1944 y de 1948.

El plan Alemán se puede comprender a partir de que las acciones estuvieron desarrolladas en el desplazamiento del signo del progreso decimonónico (el vapor); el desplazamiento de la locomotora de vapor (símbolo de la Revolución en México), para dejar a la máquina diésel como razón de la rehabilitación y símbolo de la modernización en los años cuarenta (y podríamos decir en los cincuenta también).¹⁰²

- Rehabilitación y dieselización.¹⁰³

Dicho entonces, la locomotora diésel representa el símbolo de los procesos de modernización de la década que se está observando. Procesos que llegaron con retraso si se compara con Estados Unidos, país que, para el año de 1946 contaba con un 87% de locomotoras de vapor, el contraste en México era un 95% de locomotoras de vapor para ese año.¹⁰⁴

¹⁰¹ Moisés Gámez... *Op. Cit.* p. 96. Nota: las relaciones entre empresa y sindicato son más complejas y para explicar dicha “armonía” como resultado del desarrollo entre ambas instituciones se resolverán en el siguiente capítulo.

¹⁰² *Cf. Ibid.* p.99.

¹⁰³ En el presente trabajo, conceptualiza como dieselización al proceso por el cual la fuerza tractiva de la red ferroviaria del país y/o de una empresa en particular, pasa de la locomotora de vapor a la diésel-eléctrica.

¹⁰⁴ Moisés Gámez... *Op. Cit.* pp. 95-96.

Durante la época se había hecho conciencia de una superioridad de las máquinas diésel (unidades diésel-eléctrica) y su relevancia para la introducción al sistema nacional de los ferrocarriles, incluso había un reconocimiento dentro del gremio ferrocarrilero, pese a las reservas en la especialidad de trenistas, como José G. Escobedo decía: “No dan muestras de alarma, más no ven que tampoco podrían oponerse al desarrollo de la industria de transportación, su fuente de trabajo y supervivencia”.¹⁰⁵ Podían no estar emocionados con el cambio, pero reconocían la necesidad de modernizar el sistema ferroviario. Una reacción lógica, pues con la llegada de las máquinas diésel-eléctricas, se vieron amenazadas diversas categorías laborales. Esto provocó la negociación del contrato colectivo, ante una resistencia sindical de cobreros, fogoneros, garroteros y caldereros, quienes no podían ejercer su trabajo por falta de locomotoras de vapor, pero no se les podía despedir o reubicar en otras funciones.¹⁰⁶

Las locomotoras diésel eléctricas se les ha destacado por sus ventajas sobre las locomotoras de vapor, tales como:

Rápido encendido que da mayor poder de aceleración sobre la locomotora de vapor.
Eliminación de las paradas de la locomotora de vapor para tomar agua, pues una diésel bien provista de aceite, puede realizar recorridos de centenares de kilómetros sin interrupción [...]

Costo de operación de un tren kilómetro diésel, un 50% del correspondiente a una unidad equivalente, movida por vapor, según observaciones realizadas en los Estados Unidos. [...] las piezas de refacción de la diésel construidas con aceros, tienen que importarse, y las ventajas de la velocidad de las unidades solo irán apreciándose conforme mejore las vías y los sistemas de señales.

Por último, las diésel pierden menos tiempo en lavado de mantenimiento que la unidad de vapor.¹⁰⁷

¹⁰⁵ José G. Escobedo (editor). *Tres años de realizaciones ferrocarrileras. Síntesis Gráfica*. (México, D.F.: Talleres Gráficos de la Nación, 1950), pp.38-39.

¹⁰⁶ Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, p.306.

¹⁰⁷ Carlos Villafuerte... *Op. Cit.*, pp.40-42.

La única desventaja que destacaba para entonces era la reducida duración de vida del diésel que solo estaba en funciones poco menos de la mitad de vida que una locomotora de vapor o eléctrica (las cuales operaban en las cumbres Maltrata, en el Ferrocarril Mexicano).¹⁰⁸

Las llegadas de las locomotoras diésel pueden considerarse en un principio, como una fuerza tractiva complementaria, que progresivamente, se convirtió en elemento de un programa que buscaba sustituir las máquinas de vapor,¹⁰⁹ debido a las ventajas de las locomotoras diésel-eléctricas mencionadas previamente. La llegada de este tipo de locomotoras puede considerarse como parte de las recomendaciones de la misión ferroviaria estadounidense, con la llegada de 1942 de una diésel en calidad de muestra, mientras que el primer lote de aquel tipo de locomotora arribó al país en 1944 con un total de quince locomotoras de las marcas American Locomotives Company (ALCO) y General Motors (GM).¹¹⁰ A continuación se presenta un par de imágenes de locomotoras diésel que llegaron durante las administraciones avilacamachista y alemanista:

Imagen 1. Locomotora diésel ALCO 5002.



¹⁰⁸ *Ibidem*.

¹⁰⁹ Aturo Valencia Islas... *Op. Cit.* p.305.

¹¹⁰ Emma Yanes Rizo. *José María López Escamilla "Don Chema". Testimonios.* (Puebla: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Síntesis, Itrans intermodal, 2004) p. 57, [nota 26]. y Guillermo Guajardo Soto... *Op. Cit.*, p. 146.

Fuente: Matthew J. Herson. *N de M. in color*. (Estados Unidos: Morning sun books, Inc, Scotch Plains, 2000). P. 25.

Imagen 2 Locomotora número 5600 de Ferrocarriles Nacionales de México en el patio de una estación.



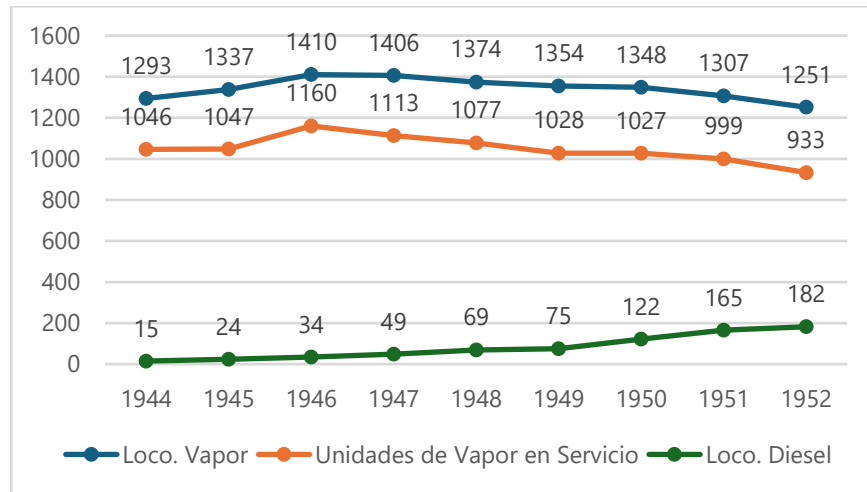
Fuente: “Locomotora diésel 5600 de Ferrocarriles Nacionales de México en el patio de una estación”, ca. 1950. Colección Donaciones al Cedif. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

La fotografía data de 1975, fue tomada en San Luis Potosí, sin embargo, se afirma que, de las primeras quince locomotoras, fue una de las cuatro de la serie 5000 construidas en agosto de 1944 e ingresadas al servicio un mes después.¹¹¹

Desde 1944, tiempo en que se introdujeron aquel tipo de locomotoras hasta el año 1952, comprende la siguiente gráfica:

¹¹¹ Matthew J. Herson... *Op. Cit.* p. 25. Y Ferrocarriles Nacionales de México. *Libro de datos. Locomotoras diésel. Locomotoras Eléctricas. Autovías "FIAT". Vía ancha. Escantillón de la vía: 4'-8-1/2"*. (México: FNM, Departamento Técnico. Oficina General). p.1.

Cuadro 1.4 Crecimiento y decrecimiento de locomotoras en el país.



Fuente: Carlos Villafuerte... *Op. Cit.* pp. [58-59], Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas [SCOP]. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente a los años 1941 y 1942.* (México D.F.: SCOP, Departamento de Ferrocarriles en Explotación [DFE]. Oficina de Glosa y Estadística [OGE], 1945), pp. 65, 70, 253 y 258. SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año de 1943.* (México, D.F.: SCOP, DFE, OGE, 1946), p. 25. SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año de 1948.* (México, D.F.: SCOP, DFE, OGE, 1950), p. 37. Secretaría de Comunicaciones y Transportes [SCT]. *Estadística de los Ferrocarriles y Tranvías sujetos a la ley de vías generales de comunicación correspondiente al año de 1958.* (México, D.F.: SCT, Dirección General de Transporte Terrestre, 1959), pp. 31, 33 y 37. Guillermo Guajardo Soto... *Op.Cit.*, p. 146.

Las locomotoras de vapor todavía continuaron utilizándose, prueba de ello es que en 1946 en un total de 1410 unidades (1160 en servicio) que gradualmente comenzó a descender en el transcurso de nuestro tiempo estudiado. Mientras que, observando las locomotoras diésel, todavía tuvieron un modesto crecimiento de unidades, tal como se muestra en la siguiente tabla de cantidades de locomotoras diésel ingresadas al país por año:

Cuadro 1.5 Cantidad de locomotoras diésel integradas al país por año.

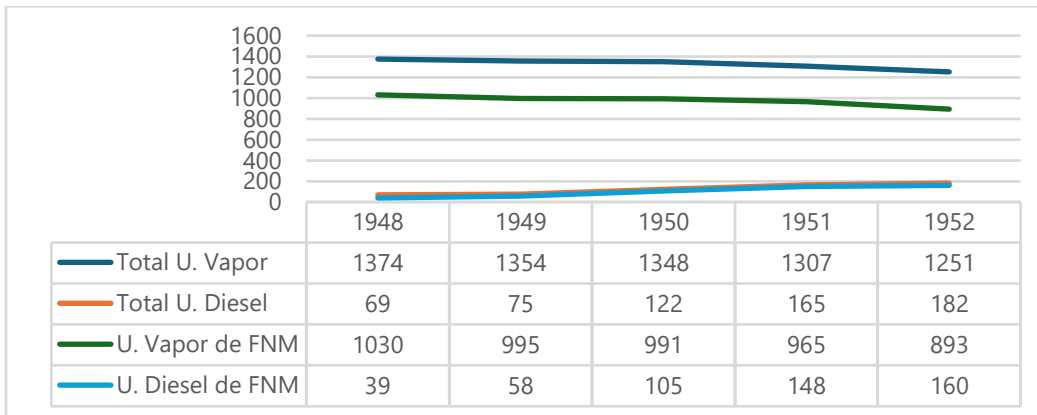
Año	Cantidad
1944	15
1945	9
1946	10
1947	15
1948	20
1949	6
1950	47
1951	43
1952	17
1953	19
1954	120
1955	38
1956	33

Fuentes: SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente a los años 1941 y 1942...* Op. Cit., pp. SCOP *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1943...* Op. Cit., pp. SCT... Op. Cit., pp. Sergio Ortiz Hernán... Op. Cit., pp.227-228. y Guillermo Guajardo Soto... Op. Cit., p.146.

Se presenta un aumento gradual cuyos lotes adquiridos no pasaban más de 20 unidades (lote de 1948) durante la década de los cuarenta. Solamente se pudo superar dicha cantidad en 1950 y 1951 con 47 y 43 unidades compradas respectivamente; fuera de nuestro tiempo de estudio, el aumento de locomotoras diésel comenzó a superar la calidad complementaria de dichas máquinas, el mayor lote recibido en la década de los cincuenta fue en 1954 con 120 locomotoras recibidas. Hasta el año 1956 llegaron un total de 392 locomotoras diésel-eléctricas.

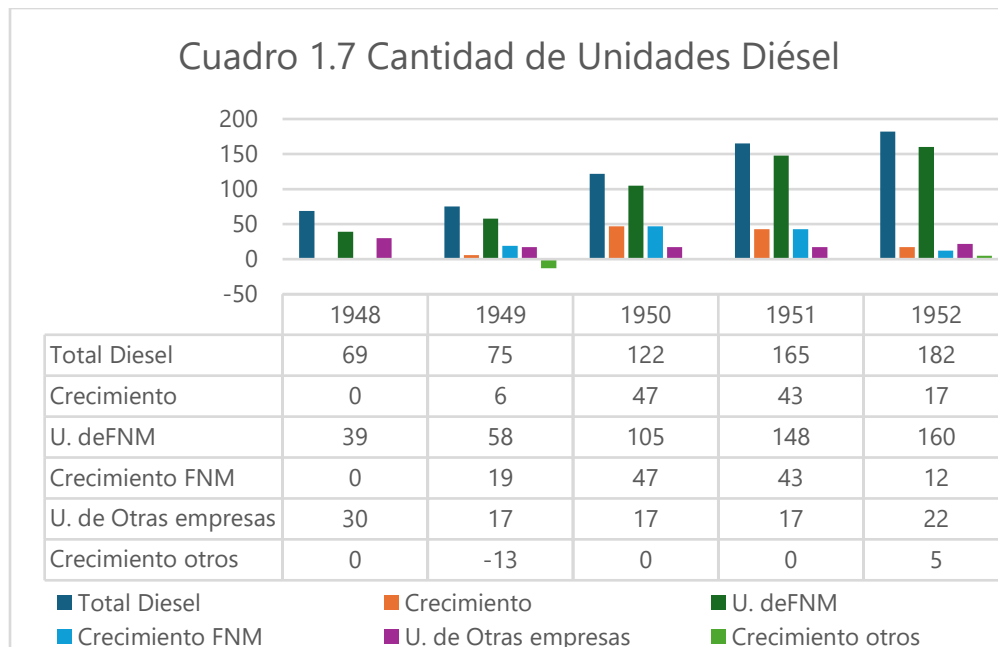
Una vez analizados estos datos a nivel nacional, observemos los datos de 1948 a 1952 en relación con las locomotoras de vapor y diésel que poseen los FNM, observadas en la siguiente estadística.

Cuadro 1.6 Total, de unidades vapor/diésel y en propiedad de los FNM



Fuentes: Carlos Villafuerte... *Op. Cit.*, pp. [58-59]. SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente a los años 1941 y 1942... Op. Cit.*, pp. 65, 70, 253 y 258. SCOP *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1943... Op. Cit.*, p.25 SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1948... Op. Cit.*, p.37. SCT... *Op. Cit.*, pp. 31, 33 y 37. Guillermo Guajardo Soto... *Op. Cit.*, p.146.

Se puede apreciar nuevamente la reducción constante del uso del vapor como fuerza tractiva, aunque se mantiene hasta nuestra época como la dominante, gradualmente el diésel despegando como un reemplazo. Por parte exclusiva al análisis de la ‘nueva fuerza tractiva’, observamos en el aumento de sus unidades cuya mayoría es gracias a la capacidad de los FNM por adquirirlas, en el siguiente cuadro se puede apreciar la adquisición de locomotoras diésel-eléctricas.



Fuentes: Carlos Villafuerte... *Op. Cit.*, pp. [58-59]. SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente a los años 1941 y 1942...* *Op. Cit.*, pp. 65, 70, 253 y 258. SCOP *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1943...* *Op. Cit.*, p.25 SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1948...* *Op. Cit.*, p.37. SCT... *Op. Cit.*, pp. 31, 33 y 37. Sergio Ortiz Hernán... *Op. Cit.*, pp.227-228. y Guillermo Guajardo Soto... *Op. Cit.*, p.146.

Se puede observar que el caso del resto de las compañías ajenas a los FNM, que en su lugar tienen una pérdida de 13 locomotoras en 1949, es posible que algunas de las unidades seguramente fueron arrendadas a algunas compañías estadounidenses; la adquisición de aquellos elementos externos no ocurrirá otra vez hasta 1952 con un escaso número de cinco unidades. En cambio, los Ferrocarriles Nacionales percibieron un crecimiento gradual que permitió posicionarse como la compañía vanguardista de locomotoras diésel en el país.

Para finalizar el punto de dieselización, debemos mencionar que la llegada de las locomotoras diésel-eléctricas no fue bien preparada en el sentido de contar con talleres que permitieran la reparación de aquel tipo de máquina. En repuesta a aquella carencia, se destinaron 5 millones de pesos para la construcción de los primeros talleres diésel que se ubicaron en San Luis Potosí a razón de su localización geográfica por encontrarse en medio de la línea México - Nuevo Laredo, donde operaron la mayoría de las locomotoras diésel.¹¹²

- Ensanchamiento, rehabilitación y modernización de vías.

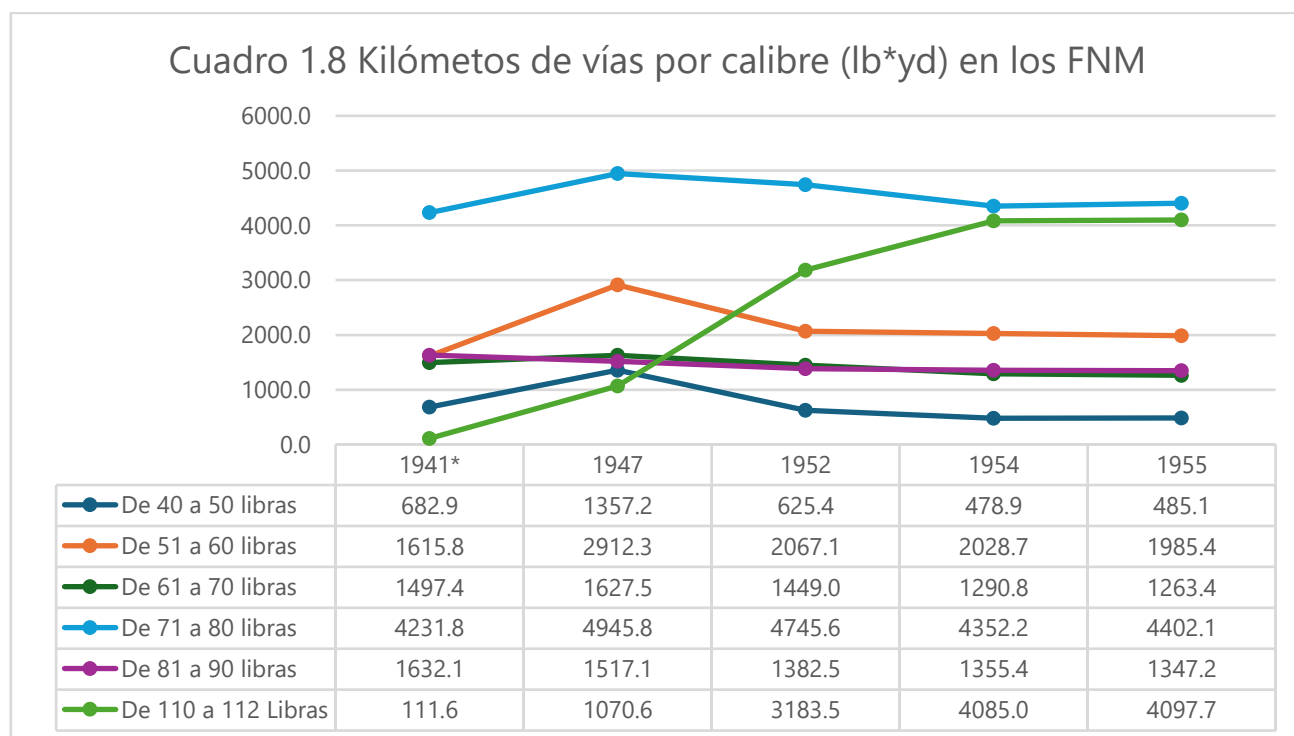
En un principio podemos considerar que, a comienzos de la Misión Norteamericana, los 3000 kilómetros de vías rehabilitados no fueron más que el tener un sistema ferroviario lo suficientemente estable como para soportar el flete transportados en un coeficiente de explotación cercano a su cien por ciento.¹¹³ Si en un principio, la rehabilitación de las vías se llevó con orientación a la frontera norte, gradualmente los proyectos condujeron a buscar la modernización del mayor número líneas para el mejoramiento general del sistema. Dicha modernización implicaba el aumento de la capacidad de los rieles al cambiarlos por unos de

¹¹² Vicente Fuentes Díaz... *Op. Cit.*, p. 158.

¹¹³ *Vid. Supra* Misión Norteamericana, en los datos de coeficiente de explotación, sírvase de ejemplo que, para el año de 1941 a 1945, estaban terriblemente cercanos a una explotación del ciento por ciento. Que llevó al agotamiento y deterioro del sistema ferroviario nacional.

mayor aguante en el calibre¹¹⁴ (relacionado con la llegada de la locomotora diésel, por lo cual debía prepararse que las vías requirieran una mejor condición para soportar el ‘nuevo’ tipo de tracción); por otra parte, se tiene el gradual abandono de la vía angosta de 914mm y otros anchos inferiores a este para la estandarización del ancho de 1435mm.

Con el deterioro producto de la explotación en tiempos de guerra, implicaba todavía un mayor proyecto de modernización que entró con mayor fuerza en tiempos de Alemán, el cambio de calibre a uno mayor, en lugar de la simple rehabilitación y aumento en las redes de los FNM ocurrieron durante su sexenio. Las comparaciones se pueden apreciar en el siguiente cuadro:



Fuentes: SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente a los años 1941 y 1942...* Op. Cit., pp. 55-56, 241-242. SCOP *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1943...* Op. Cit., pp. 15-16. SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1948...* Op. Cit., pp.11-12. SCT... Op. Cit., pp. 13-14. Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México [AFNM]. *Descripción General de las principales propiedades fijas y rodantes del sistema de los Ferrocarriles Nacionales de México (incluyendo los FF.CC's Nacional de Tehuantepec- Veracruz a Alvarado Veracruz al Istmo y Pan-americano) y del sistema del*

¹¹⁴Nota del autor: por calibre de vía, entiéndase por libra por yarda (lb*yd), que no es más que el peso del riel por cada yarda de longitud. Si se desea tener referencia en el sistema kilos por metro, recordemos que una libra equivale a 0.45 kilos, mientras que una yarda equivale a 0.914 metros. Sin embargo, su servidor planteará más adelante el régimen libra-yarda dado que son las medidas con las que se rigen los datos.

Ferrocarril Interoceánico de México (incluyendo los FF.CC's Mexicano del Sur y Oriental Mexicano). (México D.F.: AFMN, Departamento de Estadística. 1942), hojas [ii-x].

Consideremos que, durante la rehabilitación de las vías en la Misión Norteamericana se concentró en su mayoría al norte del país, con la excepción de 900 kilómetros en el sur que comprendieron la rehabilitación de las vías en las rutas previamente mencionadas que comprendieron de Suchiate (frontera con Guatemala) a Nuevo Laredo.¹¹⁵ Podemos tener una idea, sobre la posibilidad que en los años del gobierno de Ávila Camacho (y la Misión Norteamericana) los primeros mil kilómetros de calibre de vía 110 a 112 libras por yarda pertenecieran a la ruta. Por otra parte, se confirma a partir del tendido de vías, el cambio de calibre al mayor disponible no tuvo un crecimiento considerable hasta los tiempos del Plan Alemán de Rehabilitación ferroviaria.

Imagen 3. Grupo de trabajadores de la construcción del nuevo puente sobre el río Suchiate, el día de la inauguración, 9 de noviembre de 1942.



Fuente: Varios 11. “Grupo de trabajadores de la construcción del nuevo puente sobre el río Suchiate, el día de la inauguración, 9 de noviembre de 1942”. Chiapas, México. Fondo FNM, Sección de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

¹¹⁵ *Vid. Supra*, Misión Norteamericana. Cf. Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.* p. 277.

Los datos de 1941 incluyen datos del ferrocarril Interoceánico y los FNM en un solo dato; el crecimiento de 1941 a 1947 en las vías de los FNM, destaca el despegue en el tendido de vías de calibre de 110 a 112 libras por yarda, un total de 959 kilómetros en el periodo de 6 años; no sorprende si se duplicaron las vías de calibre menor, considerando que en un principio la guerra y la demanda de transporte que emanó de ella implicó el aumento de vías operables a toda costa. Por ello, hablamos del sexenio de Alemán como la cúspide de modernización en las vías, pues de 1947 a 1952 el total de vías de 100 a 112 libras por yarda tendidas fueron de 2,112.9 kilómetros, no se repitió en los años inmediatos posteriores que se tienen registro, hasta 1954 solo 901.5 kilómetros tendidas y un año después, apenas 12.7 kilómetros del mayor calibre.

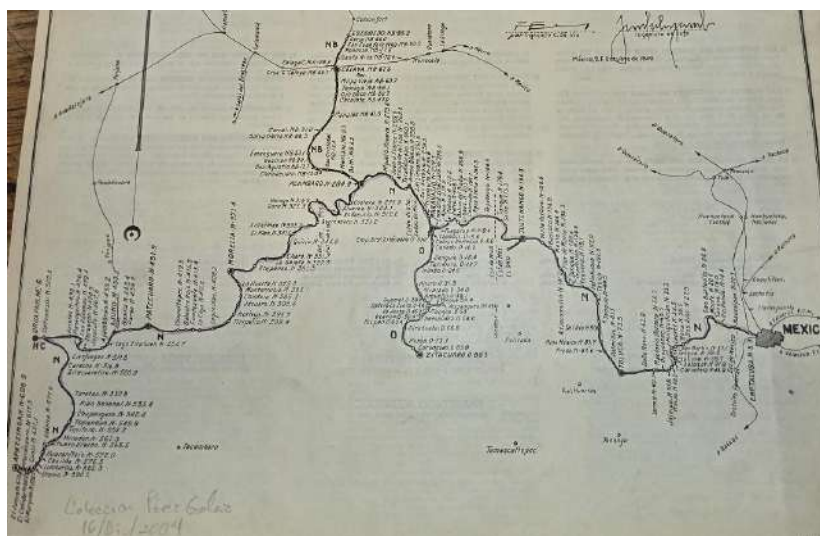
Los calibres de 61 a 70 libras, 71 a 80 libras y 81 a 90 libras por yarda no tuvieron demasiada variación, pero sí una gradual reducción del total de sus vías tendidas, la segunda de las tres mencionadas se mantuvo como la de mayor cantidad de vías tendidas en la red. Debemos aclarar que la estadística revisada no distingue entre vías anchas y vías angostas, por lo que, debemos explicar, los rieles de menor calibre correspondieron en su mayoría a las vías angostas (hablamos de las vías de calibre 40 a 50 libras y 51 a 60 libras por yarda). Podemos notar un aumento de las vías tendidas de aquel tipo de 1941 para 1947, las que tendrán descenso enorme para 1952. Las vías de 40 a 50 libras por yarda duplicando del 41 al 47 su total, perdiendo la mitad de su tendido para 1952 y en gradual descenso para los años posteriores; mientras que las vías de 51 a 60 libras por yarda casi duplican su total para 1947. Cinco años después no pierden de la misma forma que el calibre más pequeño, y sí pierden un número considerable de vías tendidas para 1952, y su gradual reducción en años posteriores. Demostrando nuevamente la necesidad de operación de vías como fuera para satisfacer demandas de crecimiento en el transporte en tiempos de guerra; en contraste al plan Alemán, se dedicó a la modernización estricta del patrimonio ferroviario, en el caso de este apartado, las vías.

Una vez aclarado que, las vías de menor calibre correspondieron en su mayoría a las vías angostas, explican la razón de la reducción de estas, en una época donde se demandaban vías anchas de grueso calibre para que fuera posible la circulación de las locomotoras diésel.¹¹⁶

¹¹⁶ Nota del autor: las locomotoras diésel no necesariamente eran exclusivas de vías anchas, existieron locomotoras de vía angosta. Hasta la fecha en que se desarrolló la presente investigación, se tiene preservada

Así como el hecho que las vías angostas representaban una pérdida económica, por ejemplo, el caso de las líneas del Interoceánico que, según un informe de Manuel R. Palacios Gerente general de los FNM del 31 de enero de 1947, se realizó una inspección a la ruta con vista a su conversión de vías angosta a anchas, debido a que representaba una pérdida anual de 20 millones de pesos.¹¹⁷ Es por ello que se realizaron los trabajos de ensanchamiento de las líneas de vía angosta. Para 1948 se ensancharon las vías de las líneas del Interoceánico y Veracruz-Alvarado, y en 1949 las líneas de México- Acámbaro junto con sus ramales Maravatío-Zitácuaro, La Junta-Angangueo y Tultenango- El Oro. Al ensanchamiento se incluyeron la modernización de talleres como los de Jalapa, Acámbaro y Toluca.¹¹⁸ Las rutas que se ensancharon se aprecian en las siguientes imágenes:

Plano 1. Cuadro esquemático de la División Pacífico.



Fuente: Ferrocarriles Nacionales de México “Cuadro esquemático de la División Pacífico” en *Horario Número 15. Comienza a regir a las 0h. 1m. del miércoles 13 de febrero de 1952. Horario del meridiano 90°. Léase*

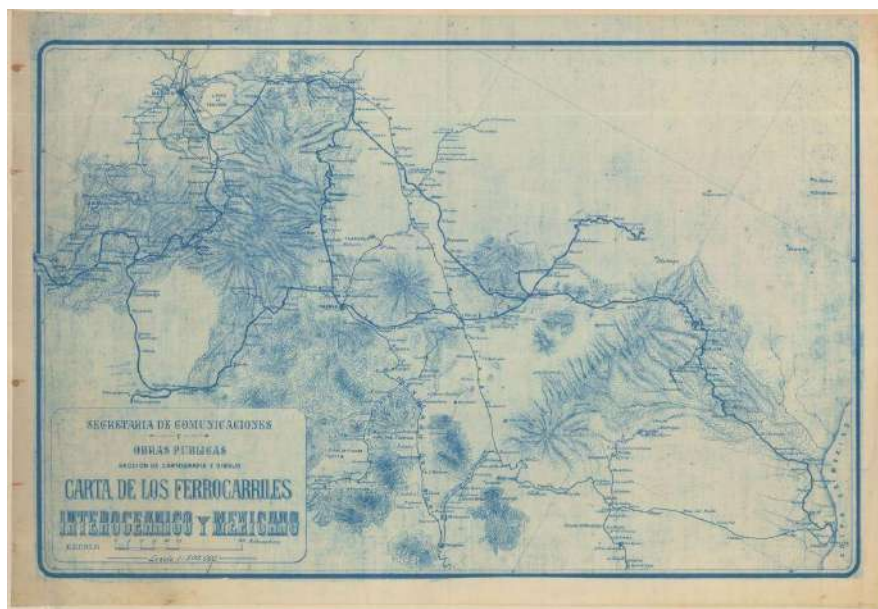
una locomotora diésel de vía angosta, en la segunda sección del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, la ciudad de Puebla, México.

¹¹⁷ José G. Escobedo (editor)... *Op. Cit.*, p. 13.

¹¹⁸ José G. Escobedo (editor)... *Op. Cit.*, pp. 40-42 y Sergio Ortiz Hernán... *Op. Cit.* pp. 232-233. Nota: Hay que aclarar que el ensanchamiento del sistema interoceánico fue progresivo, en 1948 solo se ensanchó la línea que iba de México a Veracruz directo (línea V), en tanto las vías de Puebla a San Lorenzo (VB) no se ensanchó hasta 1952, y la línea México-Cuatla-Puebla (VC) entre 1967 y 1973, véase Emmanuel de la Vega, “La máquina del tiempo nos lleva ahora al 6 de mayo de 1968, en la zona cercana a la Ignacio Romero...” [Publicación en grupo Puebla Antigua], Facebook, 4 de junio de 2025. Para una referencia a la localización de las líneas mencionadas *Vid. Infra* Plano. 3 Cuadro esquemático de la División Puebla.

cuidadosamente modificaciones importantes. Únicamente para empleados. Destruyase todos los horarios anteriores. [México: Ferrocarriles Nacionales, 1952], p.16.

Plano 2. Carta de los ferrocarriles Interoceánico y Mexicano.



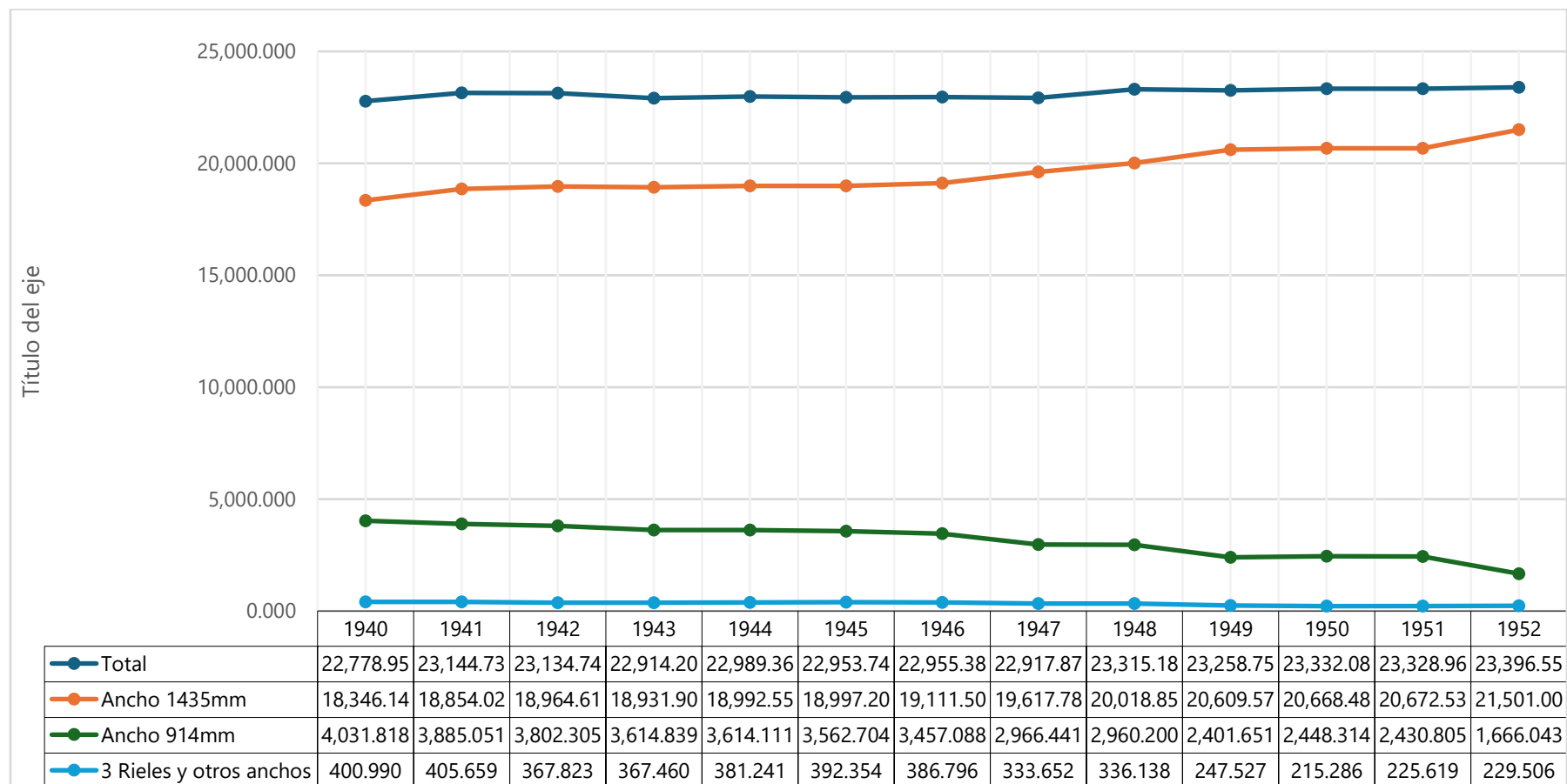
Fuente: SCOP. *Carta de los ferrocarriles Interoceánico y Mexicano.* (México: SCOP, Sección de Cartografía y Dibujo, siglo XX)

Cabe aclarar que en el plano 2, lo que fueron las líneas del Ferrocarril Interoceánico están más remarcadas que las del Mexicano y otras presentes, no todas sus vías fueron ensanchadas (tramo Virreyes-Teziutlán). Las vías angostas no dejan de utilizarse tras 1952, vale la pena poner un breve paréntesis en la investigación para mencionar algunas líneas de vía angostas que fueron ramales del Ferrocarril Mexicano o ferrocarriles industriales, y continuaron en servicio después de nuestra temporalidad: Ferrocarril San Marcos a Huajuapán de León y Ramal Zacatlán (cerradas y levantadas a partir de 1957); “Ferrocarril Ixtaccihuatl” (cerrada en 1956). Ferrocarril San Rafael y Atlixco (Abandonado en 1963), Ferrocarril Beristáin-Necaxa y Ferrocarril de [Santa María] Tatetla (se registra su uso hasta los años sesenta), entre otros.¹¹⁹

La reducción de las vías angostas y aumento de las vías anchas se pueden comparar en la siguiente gráfica:

¹¹⁹ Cf. Gerard M. Best. *Mexican Narrow Gauge.* (Berkeley, California, Estados Unidos: Howell- North Books, 1968). pp. 36-101.

Cuadro. 1.9 Vías tendidas en la red nacional (en Kilómetros)

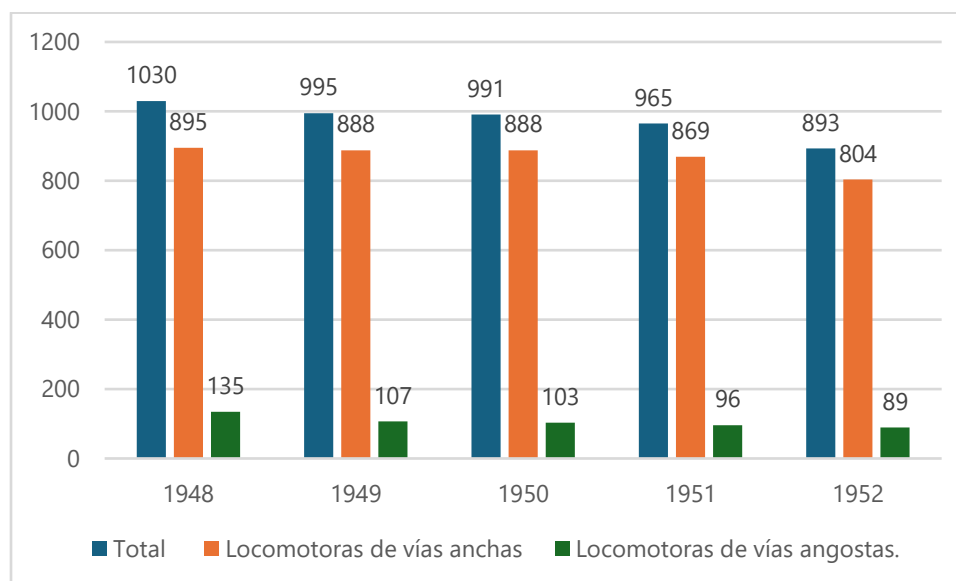


Fuente: SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente a los años 1941 y 1942... Op. Cit., pp. 55-56, 241-242.* SCOP *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1943... Op. Cit., pp. 15-16.* SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1948... Op. Cit., pp.11-12.* SCT... *Op. Cit., pp. 13-14.*

Se juntaron los totales del tendido de vías de tres rieles (que quiere decir, las vías donde contaban con el ancho de 1435mm y 914mm para la circulación de trenes de anchos) y otros anchos (anchos menores a la vía angosta común de 914 mm) por el escaso total de vías tendidas para los diversos tipos. El posible mejor ejemplo para ancho de vía menor a 914mm, fue el ramal de Zacatlán cuyo ancho era único en México, 30 pulgadas (762mm) y cuya extensión máxima fue de 37 millas (54.17 kilómetros).¹²⁰

El efecto de modernización en el material puede notarse en el gradual desuso del correspondiente a la vía angosta, como el caso de las locomotoras, cuyo ejemplo se representa en la siguiente gráfica:

Cuadro 1.10 Comparación de locomotoras de vapor de los FNM 1948-1950.



Fuentes: SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1948...* Op. Cit., p. 37. y SCT... Op. Cit., pp. 31-33.

¿Qué ocurrió con las locomotoras, materiales y herramienta de vía angosta? Podemos sugerir que sufrieron un destino similar al caso de los materiales los talleres de Acámbaro, el destino del material como locomotoras pararían a su venta como fierro viejo pese a la oposición encabezada por el mayordomo de aquellos talleres, Abel Bucio; o bien, transferidas a otras vías y ensanchadas como el caso de las locomotoras 295 y 296 “Fidelita” (transferidas a

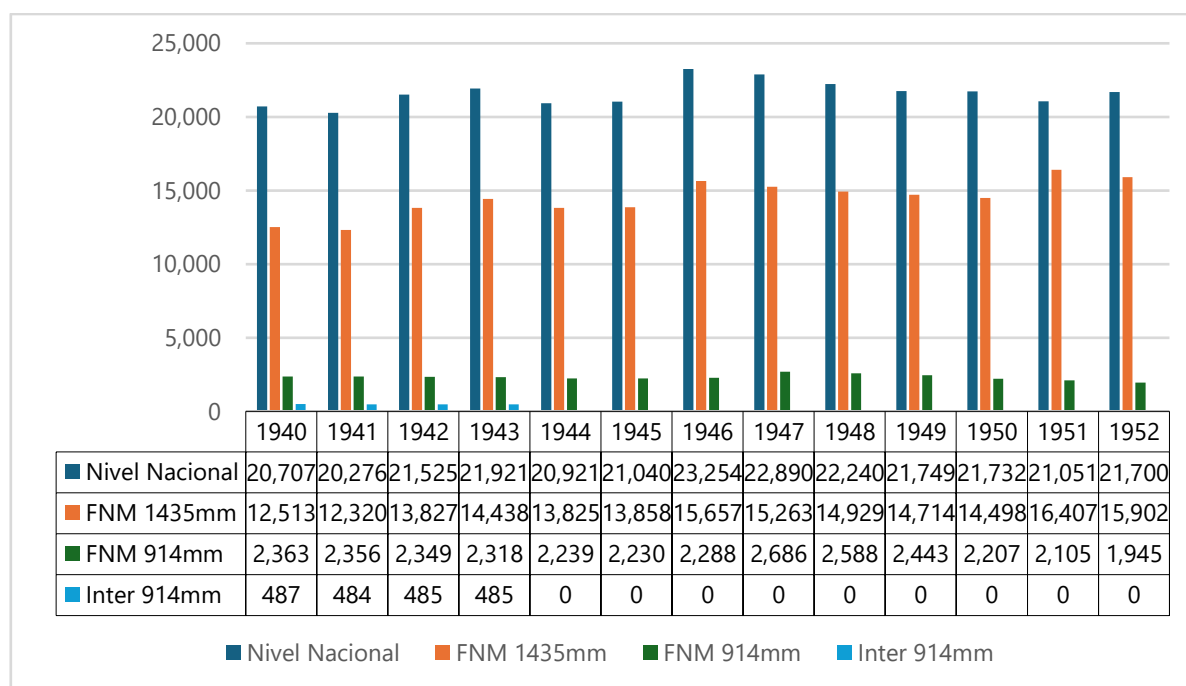
¹²⁰ Gerard M. Best... Op. Cit., pp. 40-43.

Puebla y ensanchadas, la primera en 1949 y la segunda en 1952). La primera mencionada fue vendida al gobierno de Guatemala antes de terminar su vida útil.¹²¹

- Carros de pasajeros y de carga.

Con el estallido de la Segunda Guerra Mundial se experimentó un crecimiento en la transportación de fletes, lo que ocasionó el crecimiento del coeficiente de explotación.¹²² Esto implicó la necesidad de un número significativo de carros para cumplir con el aumento de transporte de carga como de pasajeros, como se observará en los siguientes cuadros:

Cuadro 1.11 Carros de carga por año

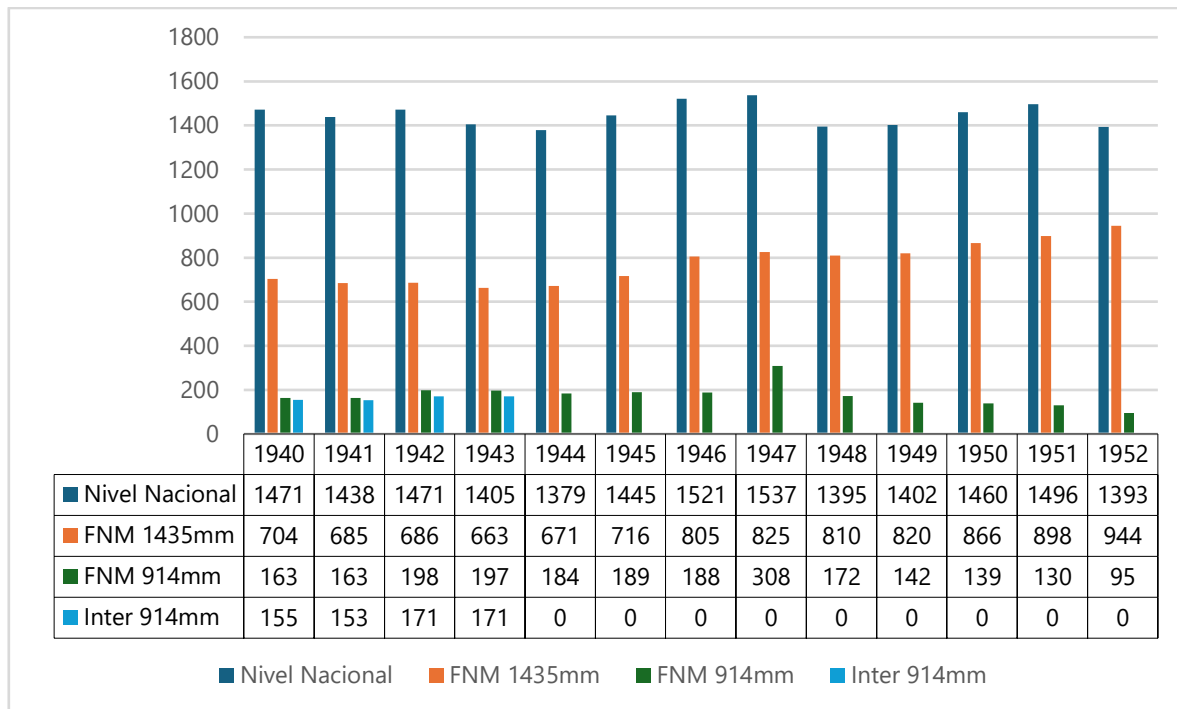


Fuentes: SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente a los años 1941 y 1942...* Op. Cit., pp. 75, 85, 263, 271. SCOP *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1943...* Op. Cit., pp.33, 39. SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1948...* Op. Cit., pp.51-65. SCT... Op. Cit., p. 39

¹²¹ Emma Yanes Rizo. *Me matan si no trabajo y si no trabajo me matan. Historia de la Comunidad Tecnológica Ferroviaria en México, 1850-1950...* Op.Cit., p. 234.

¹²² Vid. *Infra* Misión Norteamericana.

Cuadro 1.12 Carros de Pasajeros por año.



Fuentes: *Ibidem*

Puede volverse a plantear el panorama de las vías anchas contra vías angostas, y el desuso gradual del segundo a partir de la observación del descenso de carros para ese tipo. Cabe aclarar, que no hay datos disponibles del Interoceánico a partir de 1944, ni hay datos disponibles para los próximos años, justificable en 1947 cuando los datos de los carros (tanto como de carga como pasajeros) para vía angosta de los FNM tienen un aumento en su flota para aquel año, para seguir descendiendo su uso con el paso de los años.

Es entendible la cantidad de carros para cubrir la demanda de transportación, por un lado el transporte de pasajeros, por otro, los más de veinte mil carros de carga reflejan el principal objetivo principal de las redes férreas de México es el transporte de fletes y mercancías. El problema de cubrir con el transporte de fletas radica en la ausencia de carros en propiedad de las compañías mexicanas, pues la cantidad reflejada en las estadísticas no indican el número aproximado de carros alquilados a los estadounidenses. Pero que perjudicaba a los ingresos de la compañía de los FNM, considerando la cuota diaria de alquiler de carros que, para 1945 alcanzó una cuota de 1.5 dólares, cifra que a principios de los años cincuenta ascendió a 2.4 dólares, y una cuota diaria de 24 mil dólares (por lo que el total de carros alquilados eran 10 mil para entonces). Considérese, además, la devaluación del peso de 1948, provocaron el

aumento de alquileramiento. Para cumplir con la cobertura de la demanda se le añadían dos opciones a los Ferrocarriles Nacionales, además de alquilar carros, estaban la adquisición de nuevos o usados, y la reparación o rehabilitación de los carros.¹²³

Existió una última opción y fue la construcción de carros de carga. Durante la época, estos proyectos comenzaron con la asesoría estadounidense, el intento por introducir la cadena de producción taylorista y la utilización de los talleres de Aguascalientes. El intento fracasó por las reacciones sindicales al temor de convertirse en “apéndices de la máquina”, así como ajustarse a una mayor supervisión administrativa. Aunque el intento de producción en cadena se alcanzó limitadamente al aplicar en Aguascalientes con la meta de construir los primeros mil vagones, se detuvo para el final de la guerra. Como resultado a las reacciones durante la década, solo produjeron el desarrollo de una producción artesanal tardía que bien demostró resultados, aunque muy limitada (en el caso de las locomotoras el mejor ejemplo fueron las locomotoras de Acámbaro, en el caso de vagones fue un tren construido en Orizaba para 1948, aunque los coches eran para pasajeros).¹²⁴

Para el problema de fuga de divisas por alquilar vagones, el Banco de México planteó para 1948 la propuesta de montar una fábrica de carros, constituyéndose para el 14 de abril de 1952, la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril (Concarril) con capital social de 25 millones de pesos que se repartieron entre Nafin y Banco de México 87,5% y Fundidora Monterrey y otras empresas privadas con 12.5%. La construcción de la planta se inauguró hasta 1954 (con la instalación de la empresa, se convierte en una de las instituciones que dieron vida a Ciudad Sahagún, en el estado de Hidalgo. El primer lote de 15 furgones fue entregado el 18 de febrero de 1955 a los FNM, posteriormente, Concarril vendió en su historia, a otras empresas como SCOP, Altos Hornos de México (AHMSA) y Petróleos Mexicanos (PEMEX), además de exportar carros a las compañías del Ferrocarril del Canal de Panamá y los Ferrocarriles Nacionales de Colombia.¹²⁵

¹²³ Vicente Fuentes Díaz... *Op. Cit.* p. 147. Y Sergio Ortiz Hernán... *Op. Cit.* pp. 252. Concarril comenzó su declive en los setenta y terminó vendiéndose en 1993 a la empresa canadiense Bombardier inc., actualmente es filial de la firma canadiense bajo el nombre de Bombardier Transportation *cf.* Adrián Escamilla Trejo. “Privatización y reestructuración de la industria de equipos ferroviarios en México (1993-2012): el caso de Concarril-Bombardier”, *Economía Informa*, núm. 395, noviembre-diciembre, 2015, pp. 70-106.

¹²⁴ Guillermo Guajardo Soto... *Op. Cit.*, pp.178-179.

¹²⁵ Guillermo Guajardo Soto... *Op. Cit.*, pp. 179-180. Y Sergio Ortiz Hernán... *Op. Cit.*, pp. 242-245.

Hasta aquí El cierre de la época de modernización ocurrida en los regímenes de Ávila Camacho y Alemán en cuanto a la formación tecnológica concierne, marcó la desvinculación de la producción artesanal dada a las nuevas exigencias tecnológicas, además que se necesitaba terminar con los conflictos que generaba el contrato colectivo, implicó que la organización de su mano de obra empezara de cero. Al ser una empresa independiente a los FNM, se optó por resolver los problemas de contratación y productividad con la sección 200 del Sindicato de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana (STMMSRM), por su sometimiento al control corporativo a favor del gobierno.¹²⁶

- Otras obras del Plan Alemán.

Por lo amplio y complejo que fue el Plan Alemán, habría falta más puntos para enfatizar los trabajos, sin embargo, resumimos algunas otras realizaciones importantes en el proyecto alemanista. Tales como:

- Control de Tráfico Centralizado: o por sus siglas C.T.C, consistieron en una “serie de grandes semáforos, colocados a uno y otro lado de la vía, a distancias regulares, con las luces universalmente conocida para señalar “vía libre”, “vía ocupada” y preventiva.” Estas se utilizaron en un principio en las rutas de México a Guadalajara y Manzanillo, México a Ciudad Juárez (hasta Querétaro) y México a Nuevo Laredo.
- Servicio Médico: se modernizó el Hospital Colonia en Ciudad de México, instituyéndose innovaciones tecnológicas y administrativas además de un Banco de Sangre; construcción de un puesto de socorro en los talleres de Nonoalco, Aguascalientes y Oaxaca; los avances en la terminación de los Hospitales de Tierra Blanca, Ver. Y Matías Romero Oax.; reorganización y modernización de todos los hospitales en las líneas [de los FNM] incluyendo el hospital para los tuberculosos en Tlalpan.

¹²⁶ Guillermo Guajardo Soto... *Op. Cit.* pp. 180-182.

- Instalación del telefónicas, eléctricas: instalación del teléfono selectivo entre San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey; instalación del sistema Carrier entre México y San Luis Potosí; instalación de señales eléctrica para la entrada de trenes en la estación saltillo.
- Infraestructura ferroviaria: construcción de un paso subterráneo en la de carga estación San Luis Potosí para asegurar el tránsito urbano de personas y vehículos; ampliación y modernización de los patios de Lechería.¹²⁷

Por último, en este apartado, podemos considerar la promesa de Miguel Alemán por nacionalizar el Ferrocarril Sud-Pacífico que pertenecía a la compañía estadounidense del Southern Pacific Railroad, como parte de su proyecto ferroviario. La compra del Sud-Pacífico puede considerarse como una estrategia para apaciguar las protestas de los ferrocarrileros, aunque no podemos considerar como una estrategia efectiva para clamar a los elementos ferrocarrileros como las medidas de represión que se vivieron durante su sexenio (como observaremos en el segundo capítulo); la compra también atendió a los intereses de Washington, por lo que en lugar de tomar sin remuneración, tuvo que desembolsar lesivamente para la economía nacional una cantidad de doce millones de dólares “por riel viejo y por talleres y edificios desvencijados”, se compró sin locomotoras ya que todas las que operaban en la línea aparecían rentadas al Southern Pacific y cuya solución fue la compra de 20 locomotoras catalogadas como chatarra; sobra mencionar que obedeció a la petición estadounidense de no construir el tramo faltante del Ferrocarril Kansas City- México y Oriente, propiedad del gobierno.¹²⁸

1.2.4 Inversiones en el periodo 1940-1952.

Los proyectos de rehabilitación de los ferrocarriles en México implicaron la colaboración de diversas instituciones. Para su explicación observamos dos proyecciones de cómo se efectuaron las inversiones brutas para la modernización de los ferrocarriles. La importancia

¹²⁷ Vicente Fuentes Díaz... *Op. Cit.*, pp. 159-160.

¹²⁸ Mario Gill, *Los Ferrocarrileros*. (México: Editorial Extemporáneos, 1977), pp.145-147.

(Eximbank) por 92.1 millones, FNM por 333.6 millones, y venta de chatarra con valor de 2.1 millones. Se sumó un financiamiento a corto plazo por 99 millones (de los cuales Ortiz Hernán no especifica). Para el segundo periodo correspondió de 1949-1952, el presidente Alemán constituyó una comisión técnica para la resolución de los problemas ferroviarios que concluyeron en un plan de adiciones con una inversión de 672 millones de pesos.¹³¹ Nos arroja un total de 2,001.4 millones de pesos invertidos para la rehabilitación del equipo ferroviario, mejora de vías, edificios y talleres en el transcurso de doce años.

Aunque la proyección de Ortiz Hernán es completa al precisar sobre cuales instituciones proceden los ingresos para los planes de modernización, contrasta con la visión de la inversión bruta total de Villafuerte del que se recopilamos sus datos en el siguiente cuadro:

Cuadro 1.14 Inversiones Brutas en los ferrocarriles según datos de Carlos Villafuerte (En millones de pesos).

Años	Totales	FNM
1940	18.9	8.6
1941	20	7.6
1942	63.5	43.2
1943	59.6	28.3
1944	56.9	33.8
1945	74.6	50.3
1946	77.5	31.5
1947	188.3	136.7
1948	103.8	65.4
1949	159.1	123
1950	299.5	265.8
1951	263.3	243.6
1952	424	373.8
Total	1809	1411.6

Fuente: Carlos Villafuerte... *Op. Cit.*, pp. 50-51

Se tiene un total de 1809 millones de pesos, cuyas inversiones las refleja en un promedio anual en donde las inyecciones de capital van en un ritmo gradualmente proporcional. De sus datos se desprende que, la inversión para FNM representó poco más de tres cuartas partes de la inversión total a los ferrocarriles,¹³² que en porcentaje estaría representado en un 78% estimado.

¹³¹ *Ibidem.*

¹³² Carlos Villafuerte... *Op. Cit.*, pp. 50-51.

Podríamos considerar los datos de Carlos Villafuerte como los más fieles a los números que pudieron ser, si tomamos la suma de la inversión general según Villafuerte, en los años 1947 a 1949 (suman 451.2 millones), y los comparamos con los datos de la inversión del Gobierno Federal a los ferrocarriles de 1947 a junio de 1950 cuyo total son 456,447,126.63 millones son una diferencia poco mayor a 5 millones de pesos y marcando una mayor cercanía a datos de la época.¹³³ Para comprender mejor, se ofrecen los datos mencionados en el siguiente cuadro:

Cuadro 1.15 Estadística de inversión en la modernización de los ferrocarriles por parte del gobierno federal del 1ro de enero de 1947 a 30 de junio de 1950 (valor principal son pesos).

Años	10% ingreso bruto	creditos exterior
1947	\$ 43,185,401.75	-
1948	\$ 41,465,854.66	-
1949	\$ 65,197,075.99	-
ene-jun 1950	\$ 26,808,794.23	-
Subtotal	\$ 176,657,126.63	\$ 279,790,000.00
Total	\$ 456,447,126.63	

Fuente: “*El Sr. presidente de la República Lic. Miguel Alemán. Trazo de un plan de rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales*” ... *Op. Cit.*, [p.30].

Así tomando los números de Villafuerte como los preferentes para la investigación, debemos considerar los números de la inversión que según Ortiz Hernán desembolsó FNM para convertirlos en porcentaje sobre el total que arrojan sus datos, el cual se estima que la empresa desembolsó el 44.7% de la inversión bruta, que, aplicándolo a los datos de Villafuerte, ese porcentaje sobre su total (1809 millones), serían 808.6 millones aproximadamente. Esto es más de la mitad de la inversión al patrimonio de FNM, lo que significa que los Ferrocarriles Nacionales supieron adaptarse en medida a las necesidades que el exterior solicitaba en tiempos de guerra, como supo continuar un plan para la modernización de las líneas.

Así pues se aprecia cómo la empresa de FNM busca responder a las necesidades internas como externas que involucran la red ferroviaria (y principalmente a las de Nacionales al ser la empresa ferrocarrilera más grande del país en su tiempo) a partir de ser el principal inversor de sí misma, lo cual nos invita a pensar el cómo el sacrificio financiero por modernizar su

¹³³ Cf. “*El Sr. presidente de la República Lic. Miguel Alemán. Trazo de un plan de rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales*” [México: Offset. Galas Mex 50, s.f.], [p.30].

patrimonio, repercutió en la relación con los trabajadores (y por default, los sindicalizados) ferrocarrileros en el tema financiero.

1.3 Reflexiones sobre los proyectos de modernización.

El uso del término ‘modernización’ por sí solo, es ambiguo para el tema del desarrollo ferroviario y tecnológico, si se considera que hay facetas de la modernización de los ferrocarriles y con sus respectivas cualidades a partir del porfiriato (cuya idea estaba en el imaginario social de civilizar). El tema de modernización en los años cuarenta sucedió a un intento de modernización revolucionaria-nacionalista. Esta última les hereda un ideal nacionalista- corporativista a los proyectos de modernización ferroviarios avilacamachista y alemanista, donde el término ‘revolución’ entra como parte del mito fundacional unificador dentro de los ideales priistas, y se convierte en el símbolo central para el control de las masas. De las relaciones de los gobiernos de los gobiernos en turno con los empresarios y estadounidenses, se plantearon los planes para ejecutar proyectos que se encargaran del mantenimiento y rehabilitación del sistema ferroviario mexicano, que arrastraba un deterioro de varios años anteriores, dando como resultado la formación de la Misión Norteamericana, la cual se encargó de cooperar con el gobierno mexicano para una modernización de alcance parcial que satisficiera las necesidades de comercio en tiempos de la Segunda Guerra Mundial. Y que dejaron bases para ejecutar un plan de rehabilitación más completo como el que fue el Plan Alemán. El giro a la derecha del partido y las recomendaciones de los estadounidenses allanaron el terreno para que se consolidara un plan que entregó resultados en cuanto a la modernización del material ferroviario desde las locomotoras y carros, construcción de líneas y mantenimientos; además de la llegada de la locomotora diésel como el símbolo principal de la modernización en la década de los años cuarenta.

El contraste era, lidiar con los trabajadores y sindicatos adjuntados a los movimientos obreros que buscaban un sindicalismo independiente como lo fue el STFRM. Para que el gobierno mantuviera el control en los procesos de modernización (particularmente hablando por ferrocarriles) aprovechó el transcurso de la guerra para que los sindicatos se alinearan a un pacto obrero-empresarios dentro del ideal de Unidad Nacional, el que todos cooperaron para la ‘victoria’ contra las potencias Nazi-Fascista, lo que le valió a sindicatos el sometimiento

al oficialismo del estado (sindicalismo oficial); por otra parte, la empresa de los FNM tuvo que lidiar con el contrato colectivo de trabajo y los métodos de industria artesanales para la reparación y rehabilitación del sistema, algo que impidió sobrellevar a un mayor nivel y rendimiento de la cadena de trabajo en los ferrocarriles. Gobierno como empresa emplearon sus recursos estratégicos para comenzar de cero los procesos tecnológicos para superar las técnicas artesanales y optimizar los procesos industriales (el caso de Concarril). Para que ello fuera efectivo, también se optó por la lucha del control del sindicato ferrocarrilero, lo que llevó a los eventos de 1948 de la toma de las oficinas del sindicato (charrazo).

El primer capítulo, ha dejado el escenario puesto para localizar a los ferrocarrileros, en un espacio donde desarrollaron sus actividades laborales, se organizaron como gremio y desencadenaron luchas de resistencia frente a símbolos y poderes que buscaban su sometimiento, y si no siempre resultaba beneficioso o en victoria, fueron elementos que serán estudiados para el siguiente capítulo.

CAPÍTULO 2. FERROCARRILEROS, ENTRE EL PODER, LA RESISTENCIA Y EL CONTROL.

A mi derecha se levanta una burguesía que prepara el camino a mi exterminio...

...Se vuelven contra mí los modernizadores se disipa como el aire y pasa como nube mi ventura...

El PRI y la CTM me agarran con violencia por la ropa, me sujetan por el cuello del overol, me alimentan con terror o con promesas...¹³⁴

Carlos Rodríguez Rivera

2.1 De la formación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana a la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México.

2.1.1 El sindicato, fenómeno de desaceleración.

Como se vio en el capítulo anterior, al hablar de modernización de los ferrocarriles en México (en general), es un tema que implica un tiempo de larga duración que abarca desde sus comienzos hasta nuestro tiempo. Durante la historia ferroviaria en nuestro país se dieron distintos proyectos de “modernización” en los que cada uno correspondió una distinción en el pensar en el símbolo y el proceso en el que se efectuaron.¹³⁵

Considerando ello, apreciamos en la larga duración, que el ferrocarril implicó una aceleración en el tiempo, es decir, una aceleración en el ritmo y cambios en lo social y a partir de lo tecnológico, se convirtió en un proceso de *aceleración social*, dicho fenómeno genera una aceleración en el ritmo de vida en la que produce una disminución del tiempo para llevar a cabo acciones cotidianas. Puede haber un aumento del tiempo libre sin embargo, en las sociedades que sufren el efecto [de aceleración social], se genera una disminución del tiempo para llevar a cabo acciones cotidianas consecuencia del aumento de la tasa de crecimiento mayor a la tasa de aceleración (esto es lo que generaría una noción en la que el tiempo pasa

¹³⁴ Carlos Rodríguez Rivera. *Dios y los obreros*. (México: Movimientos de Cristianos Comprometidos en las Luchas Populares) 1991, pp.42-44.

¹³⁵ *Vid. Supra* Sobre el concepto de modernización ferroviaria en México.

más rápido). Cuando esto ocurre se genera una *desaceleración*, fenómeno producto de ralentización producidos por causas naturales, sociales, limitaciones tecnológicas o elementos de resistencia en nombre de las necesidades y valores humanos.¹³⁶

Es importante asimilar la teoría de la aceleración social para comprender que a lo largo de la historia del ferrocarril existieron elementos de desaceleración intencionados, específicamente los movimientos obreros. El ferrocarril no tiene excepciones en ello, y los principales elementos de desaceleración que estuvieron presente en los años cuarenta, lo fue el movimiento producto de los ferrocarrileros anti oficialistas en búsqueda por mantener independiente de la influencia gubernamental al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrilero de la República Mexicana (STFRM), al que se le dedica este apartado para comprender su formación en los años treinta, su supuesto triunfo y cómo dicha institución entró en la década. Más adelante se abunda en las explicaciones.

El inicio de la década de los treinta con los gremios ferrocarrileros unidos dentro de la Confederación de Transporte y Comunicaciones (CTC), dicha confederación fue incapaz de resolver los asuntos de reajuste que amenazaban desde mediados de los años veinte del siglo XX y que llevaron a la huelga de 1926-1927. Experiencia por la cual los ferrocarrileros se convencieron de la formación de un sindicato único. Llevando así a la organización del cuarto congreso ferrocarrilero iniciado el 1 de noviembre de 1932 en la ciudad de México. De las pautas discutidas estaban en la formación de un sindicato único en el que implicara la unión de los gremios ferrocarrileros en las que sus asuntos sean llevados por un solo contrato colectivo y por consecuencia, la disolución de la CTC como la desaparición de los gremios pertenecientes a ella. El nueve del mismo mes se acordó el nombre de Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, el congreso se clausuró el 13 de enero de 1933, dando vida al sindicato aquel mismo día a las 8:30 de la mañana en Ponciano Arriaga número 20 (gimnasio de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos), ciudad de México con un total de 35 mil agremiados.¹³⁷

¹³⁶ Cf. Harmut Rosa. "Aceleración social: consecuencias éticas y políticas de una sociedad de alta velocidad desincronizada". *Persona y Sociedad*. Vol. XXV/ No. 1/ 2011. pp. 9-49.

¹³⁷ Marcelo N. Rodea. *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México (1899-1943)*. (México: Edición del autor, 1944), pp. 48-64. Citlalli Esparza González, "Sobre la historia del Contrato Colectivo de Trabajo de los FNM" en *Memorias del tercer encuentro de investigadores del ferrocarril*. (México: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1996). p, 14.

A partir de la formación del sindicato hasta el año 1954, las siguientes personas fueron electas en el cargo de secretario general:

Cuadro 2.1. Secretarios generales de STFRM (1933-1954).

Nombre	Periodo
José de Jesús Ordorica	1933-1934
Alfredo Navarrete	1934-1936
Juan Gutiérrez	1936-1938
Elías Terán Gómez	1938-1940
Jesús R. Solís	1940-1942
José Ibarra	1942-1943
Maclovio Piña	1943 (Interino)
Luis Gómez Zepeda	1945-1948
Jesús Díaz de León	1948-1951
David Vargas Bravo	1951-1954

Fuente: Jesús Padilla Soto, *A los ferrocarriles nacionales se los llevó el tren*. (México: Editores de la comunicación, 1979), pp. 18-19.

Con el sindicato único de ferrocarrileros, se pretendía resolver los asuntos que competen a la búsqueda de un Contrato de trabajo único, que resolviera las demandas obreras y, a su vez, proteger las necesidades de modernización y actualización tecnológica que necesitara la empresa. A partir de 1934, quedaba al mando Alfredo Navarrete como secretario general del sindicato, el cual opinaba que las relaciones obrero-patronal llegaron a un punto crítico ante el mecanismo de negociación como la Comisión Mixta, a la que acusaba de no comprender las “necesidades económicas y sociales de los trabajadores”. También acusó de sabotear las conversaciones para un nuevo contrato colectivo, cuando se empezaron a suscitar las protestas por el aumento salarial del 16.6% correspondientes al pago del séptimo día. Lázaro Cárdenas aprobó el 20 de febrero de 1936 una reforma al artículo 78 de la Ley Federal del Trabajo para el cumplimiento del pago del séptimo día, pero la empresa ferrocarrilera no definió un aumento que satisficiera las necesidades de los ferrocarrileros, por lo que llevaron

a la huelga de 1936. Si bien se logró establecer el Contrato Colectivo de Trabajo entre los FNM y el STFRM, entre 1936 y 1937 se establecieron 440 cláusulas y cuatro transitorias de Previsiones Generales.¹³⁸

2.1.2 1936: Huelga ferrocarrilera y formación de la CTM.

En la historia del movimiento obrero situamos la huelga importante de 1936 que puede considerarse un paro, cuando el STFRM se adhiere a un llamado de unión entre los obreros en momentos en que es una de las varias organizaciones sindicales y centrales obreras que se juntan y forman la CTM.

La formación de una central obrera responde a una crisis política en junio de 1935, generada por las diferencias entre el presidente Lázaro Cárdenas y el general Plutarco Elías Calles; también se sumó el descontento de otras organizaciones obreras contra la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) y la Confederación General de Trabajadores (CGT) así como por el apoyo que ambas centrales mostraron ante las declaraciones de Calles contra las huelgas a principios de los años treinta. En el mismo mes se fundó el Comité Nacional de Defensa Proletaria (CNDP), conformado por la CGOCM, la Confederación Sindical Unitaria de México (CSUM) y los sindicatos de electricistas, minero-metalúrgico y ferrocarrilero, este último ya había sido atacado por la CROM, quien buscó fallidamente la adhesión del STFRM a su central obrera. Otro de los intentos cromistas por conseguir el control obrero en los ferrocarriles fue la formación de la Federación Nacional Ferrocarrilera y la Unión de Caldereros y Aprendices Mexicanos (al menos hasta finales de los años treinta existían aquellas organizaciones). Para el 24 de febrero de 1936, el CNDP se reunió en la ciudad de México para consolidar finalmente la que tendrá por nombre la Confederación de Trabajadores de México.¹³⁹

¹³⁸ Cf. Arturo Valencia Islas. *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*. (México, D.F: Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, El Colegio de México, 2017), pp. 201-210 y Citlalli Esparza González... *Op. Cit.*, pp. 11-14.

¹³⁹ Miguel Ángel Velasco. "El surgimiento de la CTM y la Huelga Ferrocarrilera de 1936", *Cuadernos del CIHMO*. Año 1, núm. 1. (Puebla: Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero, Instituto de Ciencias, Universidad Autónoma de Puebla, 1983). pp.117-131. Y Gustavo López Pardo. *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*. (México: Ediciones Caballito: Universidad Nacional

Aquel mismo día, se escogió al primer comité de la confederación. Entre complicaciones y controversias tales como la imposición de Fidel Velásquez por parte del grupo de los “cinco lobitos” como secretario de organización bajo amenaza de escisión.¹⁴⁰ Quedando conformado el comité ejecutivo, con las siguientes personas:

- *Secretario General*: Vicente Lombardo Toledano.
- *Secretario de Trabajo y Conflictos*: Juan Gutiérrez.
- *Secretario de Organización y Propaganda*: Fidel Velásquez.
- *Secretario de Educación y Problemas*: Miguel Ángel Velasco.
- *Secretario de Finanzas*: Carlos Samaniego.
- *Secretario de Acción Campesina*: Pedro Morales.
- *Comisión de Asuntos Internacionales*: Víctor Manuel Villaseñor.
- *Gerente de Revista Futuro*: Alejandro Carrillo.¹⁴¹

La relación entre la formación de la CTM y la huelga ferrocarrilera del mismo año en que se formó la central estuvo la intención de cooperación entre obreros con el gobierno de Cárdenas, algo que le costó el fallo en contra de la huelga por parte del tema de los ferrocarrileros y el fin de la misma; como la pérdida de independencia de la central obrera y formación de la tendencia colaboracionista (sin mencionar el debilitamiento de la influencia

Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas 1997), pp. 57-59. Y CEDIF-FSTFRMS21- Caja 38- Exp. 2167.

¹⁴⁰ Así se llamó el grupo de quienes dirigían a los trabajadores lecheros, de limpia y transporte del D.F (hoy ciudad de México) y cuyo peso en su influencia era significativo como para negociar puestos importantes en la CTM. Cf. Gustavo López Pardo...*Op. cit.*, p.61.

El mote de las *cinco lobitos* tuvo su origen en la CROM, los cuales salieron de aquella central obrera en el año de 1929. Luis N. Morones se refirió al grupo de Fidel Velásquez, Alfonso Sánchez Madariaga, Fernando Amilpa, Jesús Yurén y Luis Quintero: “La CROM tiene las características de un gigantesco roble” [...] “de fuertes y grandes raíces y un gigantesco tronco: de ese tronco partieron hacia rumbos desconocidos cinco miserables lombrices”. La repuesta no se hizo esperar: Torpe de usted, Morones que en su calenturienta imaginación ve lombrices... Lo que usted califica como lombrices son cinco lobitos que pronto, muy pronto, le van a comer las gallinas de su corral”. Cf. José Agustín. *Tragicomedia Mexicana I*. (México: Editorial Planeta Mexicana, colección: espejo de México, 1990), pp. 22 y 24.

¹⁴¹ Javier Aguilar García (coord.). *Historia de la CTM 1936-1990. Vol. I*, (México: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Instituto de Investigaciones Sociales, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, 1990), pp.67-84.

del PCM sobre la CTM) que en consecuencia, dio una base para el oficialismo sindical en los cuarenta.

Como ya decía los ferrocarrileros formularon un pliego de peticiones en 1935 cuyos principales puntos estaban el pago del séptimo día y el aumento de los salarios. La respuesta fue un laudo presidencial que provocó el desagrado de los trabajadores, llevó en consecuencia a la huelga que estalló un 18 de mayo de 1936 a las 5 de tarde, acompañados por Miguel Ángel Velasco como representante de la CTM; y por sindicatos de la central quienes acompañaron al STFRM al mitin que fue declarado inexistente por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, provocando que los ferrocarrileros regresaran inmediatamente a su trabajo. En respuesta la CTM organizó un paro nacional el 18 de junio del mismo año.¹⁴²

La cooperación con el régimen cardenista nos pone ante dos escenarios: el primero es la tendencia colaboracionista de la CTM, con el costo que los sindicatos ferrocarrileros, mineros, electricistas y ocho federaciones y cámaras regionales se retiraran del IV consejo sindical en abril de 1937. Cosa que se revirtió con la intervención del PCM (por presiones de la Internacional Comunista) que llamó a la “unidad a toda costa”, con ello apoyó el regreso de las agrupaciones separadas a excepción de los mineros y electricistas; la separación de Miguel Velasco, Juan Gutiérrez y Pedro Morales, marcaron la derrota de la autonomía sindical y desarrolló consigo un precedente para la colaboración incondicional en una subordinación ideológica a la figura presidencial.¹⁴³

Por el otro escenario, la derrota de la huelga demostró que la intención del gremio ferrocarrilero no fue enfrentarse como oposición a Cárdenas, sino la exigencia de mejores condiciones para ellos. En el testimonio de Juan Gutiérrez se confirma la apertura al diálogo entre los trabajadores del ferrocarril (representados por Gutiérrez) y el presidente. Terminada la huelga, Gutiérrez (en aquel entonces secretario general del STFRM, además de secretario de trabajo y conflictos de la CTM) fue llamado para que entre el gobierno y sus asesores discutieran los acuerdos para un ajuste favorable en los salarios bajos y el pago del séptimo día. Cabe añadir, a lo anterior, que las buenas disposiciones y la relación amistosa entre

¹⁴²Juan Gutiérrez. “Las disyuntivas ante el levantamiento de la huelga de 1936” en *Los ferrocarrileros hablan. Cuadernos del CIHMO*. Año 1, núm. 1. Puebla: Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias, Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero, 1983. pp.107-116. Gustavo López Pardo...*Op. Cit.*, p.61.

¹⁴³ Gustavo López Pardo...*Op. Cit.*, p.61.

Gutiérrez y el general Cárdenas antes de su presidencia, permitieron el que se pudieran dar los diálogos entre gobierno y ferrocarrileros, como consumir el proyecto de nacionalización de los Ferrocarriles Nacionales.¹⁴⁴

2.1.3 Formación de la Administración Obrera de los FNM.

Ante la nacionalización de los Ferrocarriles Nacionales del 23 de junio de 1937 se aprecia una reacción de júbilo entre los obreros. Ya que en un principio no veían bien los ferrocarrileros la expropiación de los bienes de la empresa, la consideraban un riesgo para sus condiciones laborales al convertirse en trabajadores federales, así como la posible reducción de sus salarios, como otras prestaciones. Su miedo no desaparecería con la llegada de la propuesta de una administración obrera de los ferrocarriles a cargo del sindicato, había secciones sindicales como las 15, 16, 17 y 18 (todas de ciudad de México) que no estuvieron de acuerdo.¹⁴⁵ Nada impidió que una mayoría de ferrocarrileros aceptara las propuestas de Cárdenas en sus proyectos de gobierno, pese a los temores del gremio, había ferrocarrileros que esperaban demostrar con una administración obrera que “los ferrocarrileros mexicanos estaban preparados para manejar su fuente de trabajo con honestidad y eficiencia”.¹⁴⁶ Marcelo N. Rodea dejó en forma de preguntas lo siguiente:

[...] ¿Cómo compaginar una administración obrera de tipo socialista de diverso género? ¿Cómo podían los trabajadores administrar eficazmente una negociación y defender libremente sus intereses? ¿Podían los funcionarios sindicales asumir el doble papel de miembros de un consejo de administración y de representantes del interés sindical? [...].¹⁴⁷

¹⁴⁴ Cf. Juan Gutiérrez... *Op. Cit.*, pp. 107-116.

¹⁴⁵ Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, pp. 228-229.

¹⁴⁶ Jesús Padilla Soto... *Op. Cit.*, p. 21.

¹⁴⁷ Marcelo N. Rodea... *Op. Cit.*, pp. 610-611.

Se puede comprender que un sindicato al convertirse en administrador de una empresa resulte contradictorio, en cuanto a los objetivos de unión y acompañamiento a los obreros concierne. Además, existían incertidumbres que a futuro se visualizaban con relación al proyecto, era incierto el destino de una administración obrera si en gobiernos posteriores detonaban una política de derecha (como ocurrió en los sexenios avilacamachista y alemanista), únicamente había garantías de confianza en la figura que representaba Cárdenas. El apoyo de este último personaje a los ferrocarrileros fue la clave para que se viera con simpatía el proyecto, tal como Marcelo N. Rodea escribió “¿Cómo podían los trabajadores ferrocarrileros negarse a respaldar al General Cárdenas? Este había ya empeñado su palabra ante la opinión pública de que los trabajadores podrían administrar no sólo a los Ferrocarriles Nacionales sino al resto de las industrias mexicanas [...]”.¹⁴⁸ Es así como los ferrocarrileros brindaron el apoyo al proyecto cardenista, así se expuso en un manifiesto publicado el 3 de mayo de 1938 que rescató Mario Gill:

[...] “ofrecían “proporcionar un servicio que beneficie particularmente a los obreros y campesinos--- no por espíritu de clase -aclaraban- sino porque entendemos que el servicio social debe beneficiar a la comunidad, por más esencialmente, a los sectores humilde. Esa actitud está acorde con el programa de gobierno del Gral. Lázaro Cárdenas...”.¹⁴⁹

Aunque existía una aceptación a los proyectos cardenistas, se mantenía una cierta reacción ante la nueva administración por los trabajadores, tal como apreciaremos más adelante. La ley para la creación de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos (AOFNM) fue promulgada por Cárdenas el 23 de abril de 1938, publicada en el *Diario Oficial* el 30 del mismo mes, y entrando en vigor el 1ro de mayo del mismo año y así,

¹⁴⁸ Marcelo Rodea... *Op. Cit.*, p. 609 y Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, pp. 228- 229.

¹⁴⁹ Mario Gill, *Los Ferrocarrileros*. (México: Editorial Extemporáneos, 1977), p. 122.

se inicia lo que Mario Gill llamó “la más extraña aventura en la historia del movimiento obrero mexicano”.¹⁵⁰

La rareza del rol sindicato-patrón, no se dejó de ver (en un contexto de izquierda) en un principio como un logro unificador dentro del gremio ferrocarrilero, el cual se había consumado un 19 de julio de 1938, tiempo de Elías Terán Gómez como secretario general, cuando contingentes de la Federación Nacional Ferrocarrilera afiliada a la CROM, se incorporaron al STFRM¹⁵¹ aumentando su número de afiliados a más de setenta mil miembros. El ascenso y fortalecimiento del sindicato fue en opinión de Mario Gill:

[...]doctorado en la única escuela de la lucha. La clase obrera mexicana contaba al fin, con un organismo líder, capaz de encabezar las acciones revolucionarias no sólo del proletariado nacional sino también del pueblo mexicano. Esa ha sido su tragedia y la causa de su martirio. La burguesía mexicana, que inició su ascenso vertiginoso con el gobierno de Ávila Camacho, veía con alarma el poder creciente del experimentado organismo.¹⁵²

Es cierto que la lucha del gremio del ferrocarrilero llevó al logro de autodirigirse, un logro del que no podría encontrarse un precedente o compararse con hipotéticos eventos similares que hayan ocurrido antes que la formación de la AOFNM. Pero no puede considerarse una victoria por el hecho de asumir el rol obrero-patrón, que generó problemas en la

¹⁵⁰ Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, pp. 237-239. “Ley que crea la Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles”. *Diario Oficial*, Tomo CVIII, núm. 53, (México, 30 de abril de 1938), pp. 1-4. Mario Gill. *Los Ferrocarrileros...* *Op. Cit.*, p. 123.

¹⁵¹Mario Gill. *Los Ferrocarrileros...* *Op. Cit.*, p. 125. Nota: Elías Terán, quién fue elegido Gerente General de la AOFNM, mencionó que recibió “con mucho entusiasmo la Administración Obrera, particularmente, de los militantes progresistas y radicales”. Debemos comprender que primero que fue electo por el consejo de la AOFNM conforme al artículo 8 de la *Ley que crea la Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles*, y que dicho organismo administrativo, fue elegido por elección de los comités generales, ejecutivo y el de vigilancia conforme al artículo 5 de la ley ya mencionada (véase anexo 2.1). Esto nos indica que los dirigentes en aquel entonces que los dirigentes eran de un ala izquierdista todavía no allegados a un sistema corporativista (pues esa tendencia no apareció en tiempos cardenistas). *Vid.* John Mraz. *Hechos sobre rieles. Una historia de los ferrocarrileros mexicanos*. [documental]. Edición de Eduardo Pérez García, Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero [CIHMO]: (Comité de Festejos del Cincuentenario de la UAP, Imevisión Puebla, Programa Nacional de Estudios Superiores (SEP): 1987, [38:55 minutos]), Minuto 15:10- 15-26.

¹⁵² *Ibid.* p.126.

administración, no determinaron del todo su fracaso, pero sí contribuyó a una razón que condujo al fin de la administración obrera.

2.1.4 Razones del fracaso y fin de la Administración Obrera.

Las obligaciones que debía cumplir la administración obrera era no superar un coeficiente de explotación a un 85%, invertir en adiciones, contribución al Gobierno Federal del 5.64% si sus inversiones brutas eran mayores a 125 millones de pesos, o en caso de ser inferiores, una contribución del 3.64%.¹⁵³ Los resultados se esperaban de una administración que le correspondía no solamente arreglárselas para operar una red en deterioro, sino solucionar los problemas de la deuda por adquisición de materiales en el extranjero (considerando la constante devaluación del peso mexicano en la época), a la deuda de los ferrocarriles, debían de aportar el 10% de los ingresos anuales para su pago, a lo que el gobierno destinó para otras finalidades. Se incluye la falta de apoyo del gobierno como ejemplo, su negativa a elevar las tarifas a las empresas mineras extranjeras.¹⁵⁴ De estas obligaciones existían una serie de incertidumbres sobre la AOFNM cuyos resultados no fueron satisfactorios, marcando el fin de dicha administración.

En primer lugar, la aparición de una administración obrera está marcada por una contradicción en las relaciones obrero-empresa (rol sindicato-patrón adoptado por el STFRM durante la administración obrera), lo que implica el problema central que desencadenó un defecto en la organización misma. Dicha contradicción puede ser fácilmente identificada en las investigaciones que se especializan en el estudio del movimiento obrero ferrocarrilero en los tiempos que transcurren tan solo en México hasta el tiempo en el que aparece el presente estudio, a lo que vale la pena abrir paréntesis para hacer un breve análisis historiográfico.

Las preguntas que dejó Marcelo N. Rodea (y que previamente se han citado) sobre la posibilidad del éxito obrero de administrar una empresa y luchar por sus intereses, por medio

¹⁵³ “Ley que crea la Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles” ...*Op. Cit.*, pp. 1-3.

¹⁵⁴ Mario Gill ...*Op. Cit.*, pp. 116-117.

de un sindicato que jugó el doble rol de administrador como defensor¹⁵⁵ llevan a un viaje a través de los tiempos a diversos análisis sobre la situación de dicha administración y sus efectos. Anatol Shulgovski revisó los acontecimientos de la AOFMN en 1968, analizando cómo los cardenistas radicales defendían la idea de la administración obrera, como una forma de escuela para una dirección económica efectuada por el proletariado, pero añade:

[...] el hecho que el sindicato estaba llevando todo el peso del sostenimiento de los FC, se estaban creando peligrosas contradicciones entre los ferrocarrileros y otras organizaciones sindicales... Las cooperativas de mineros, en su mayoría controladas por las empresas norteamericanas, eran enfrentadas a los ferrocarrileros argumentado que estos querían robarles al pretender aumentar las tarifas por el transporte de la producción mineral... Los ferrocarrileros a su vez, llegaron a negar su apoyo al movimiento de huelga de trabajadores de otras ramas de la Economía, pretextando que no se debía hacer nada que estorbara a la Administración Obrera. De hecho, la medida no fortaleció la unidad obrera sino por el contrario estimuló la división entre el proletariado.¹⁵⁶

Está implícito el rol del patrón que la administración tomó en actitudes negativas que atentaban contra el derecho de huelga de otras organizaciones, además de poner en tela de juicio, como la contradicción desquebraja la organización obrera desde el interior generó problemas laborales, como lo enunció Rafael Loyola Díaz en 1991:

[...] los problemas laborales se multiplicaron debido a que los trabajadores fungían al mismo tiempo como asalariados como patrones; a esta problemática se sumaron el exceso de personal y las ventajas económicas que éste había logrado, la falta de disciplina laboral, las dificultades de la empresa para enfrentar sus compromisos

¹⁵⁵ *Vid supra*, Formación de la Administración Obrera.

¹⁵⁶ Anatol Shulgovski. *México en la encrucijada de su historia*. (Fondo de Cultura Popular, 1968), pp. 314-320 en Mario Gill. *Los Ferrocarrileros... Op. Cit.*, p. 117.

económicos y la enorme carga financiera representada por la cuantiosa deuda arrastrada por los Nacionales de México.¹⁵⁷

Pasaron 26 años para que Arturo Valencia en su obra *El Descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*, dedicara en su quinto capítulo sobre la expropiación de los FNM como una revisión a la historia de la AOFNM; su proceso de formación, establecimiento, complicaciones internas como externas que impidieron el desarrollo y en consecuencia, la desaparición de la administración obrera.¹⁵⁸ Dos puntos importantes para comprender a raíz de lo que escribe Valencia: la primera, es un ejemplo de los efectos por convertir a elementos sindicales en patronos cuando oficinistas de Aguascalientes exigieron un aumento salarial en septiembre de 1938, al que había accedido la empresa pero que había sido bloqueada por los líderes locales; en segundo lugar, la conclusión del autor que nos deja marcada la importancia de analizar la “*relación esquizofrénica* de un sindicato metido a patrón”.¹⁵⁹ Anticipándonos un poco a los eventos, son la base para comprender la formación de los grupos minoritarios, como la Fraternidad de Trenistas y Hermandad de Caldereros, así como las divisiones que estuvieron presentes en la década y en el momento en que Jesús “El Charro” Díaz de León, se hizo del control del sindicato con el apoyo del gobierno (acción conocida como el charrazo).

Un segundo elemento que acompaña a la contradicción sindicato-patrón, es la corrupción que se revela a partir de las denuncias en testimonios de ferrocarrileros. Jesús Padilla Soto culpó a ferrocarrileros miembros del Partido Comunista. Y aclarando, la sensibilidad que este posee, una cualidad anticomunista, lo expresa inicialmente como “los buitres, zánganos y vividores no tardaron en olfatear lo que podía ser [...] un filón de oro para unos cuantos que olvidan las necesidades de los trabajadores”. Explica los procesos de las elecciones a la secretaría general del sindicato de Elías Terán Gómez en 1938 y Jesús R. Solís en 1940,

¹⁵⁷ Rafael Loyola Díaz. *El ocaso del radicalismo revolucionario: ferrocarrileros y petroleros, 1938-1947*. (México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales, 1991). p.86 La suma según el mismo autor era de 1,025,309 millones de pesos para 1936.

¹⁵⁸ Cf. Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, pp. 221-258.

¹⁵⁹ *Ibid.* p. 258.

buscaron y lograron el supuesto apoyo del presidente Cárdenas para la obtención de ventajas al círculo ferrocarrilero del PCM a partir de la difamación y proselitismo.¹⁶⁰

Puede no ser del todo objetivo la opinión de Padilla, es decir, los defectos del sindicato no se pueden reservar exclusivamente a los ferrocarrileros de índole comunista, sino a un ambiente en el movimiento obrero-ferrocarrilero completamente fragmentado enfocado en la búsqueda de conquistas obreras a costa de la desarticulación de proyectos que dieron resultados. Aunque el testimonio de Padilla puede coincidir con el caso del Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec, a cargo de la empresa Líneas Férreas de México a cargo de Ángel Peimbert (1934-1938). Por presión del STFRM, las líneas del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se entregaron a la AOFNM en marzo de 1938 (en consecuencia la disolución de Líneas Férreas de México), mermando la operación de las líneas al presentarse la formación de puestos de confianza “con personal sin preparación alguna para ejercerlos; el establecimiento de contratos turbios por parte de dichos trabajadores para la adquisición de dichos rieles y maquinaria; las divisiones internas al interior de las cooperativas, una vez que “hubo dinero para repartir”.¹⁶¹

Sus opiniones contrastan con el testimonio de José María López Escamilla, pues no atribuye la corrupción al ala izquierdista de los ferrocarrileros, sino que esta precedía a la AOFNM. Las prácticas de amenaza a los trabajos y sobornos a los jefes de oficina (exigidas por los mismos jefes o entregado voluntariamente por los empleados de bajo rango) para el buen trato a sus personas (trabajadores) fueron iniciadas “cuando los caudillos revolucionarios asumieron el control de los Nacionales de México, y permearon la vida de la empresa en la época del vapor y también después”.¹⁶²

En sus comentarios a la administración obrera, López Escamilla indicó que:

¹⁶⁰ Cf. Jesús Padilla Soto... *Op. Cit.*, pp. 19-26.

¹⁶¹ Emma Yanes Rizo. *Me matan si no trabajo y si no trabajo me matan. Historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México. 1850-1950.* (México, D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2000), pp. 176-181.

¹⁶² Emma Yanes Rizo. *José María Escamilla “Don Chema”: Testimonios José María López Escamilla “Don Chema”. Testimonios.* (Puebla: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Síntesis, Itrans intermodal, 2004), pp. 38-39.

[...] descuidó que la productividad que estaba generando se reflejara en beneficios reales para la empresa. Los trabajadores nos engolosinamos con las conquistas obtenidas. El pago por el trabajo realizado dejó de ser proporcional a lo producido. Los trabajadores nos sentíamos soñados; no hubo quien pusiera límite a nuestro orgullo, no hubo, incluido, el presidente de la República, quien nos hiciera pensar en la empresa y en el país en su conjunto.¹⁶³

Estas palabras no niegan los problemas de corrupción, pero resalta la poca capacidad administrativa para llevar la dirección de la compañía, aunado al incongruente rol de patrón que el sindicato adoptó, se suma el tercer factor y fue la pérdida de confianza del presidente Cárdenas a su propio proyecto por la lucha sindical sobre la rehabilitación de la empresa, pero esta aumentó por la racha de accidentes ocurridos en el sistema a partir del año de 1940. Aunque se llegó a comprobar como actos de sabotaje para desprestigiar la AOFNM, tales como los que denunció Jesús Padilla Soto, los “accidentes provocados en Cazaderos y las Juntas, en el Estado de Querétaro. Todo eso no impidió el final de ésta cuando Manuel Ávila Camacho llegó a la presidencia de México.¹⁶⁴

Existe un cuarto elemento que provocó el fin de la AOFNM y este se apoya con las opiniones de Elías Terán quien sostiene, no fue el factor obrero el que ocasionó el fracaso de la administración, incluso en su experiencia consideró que no fue un fracaso (algo que sí ocurrió por lo que hemos observado en los dos primeros elementos). El elemento para Terán que representó el clavo para el ataúd de la administración obrera, era por el ejemplo que la administración obrera puso para que en otras industrias se replicara la acción de poner en la administración a los sindicatos, poniendo en riesgo a la iniciativa privada que comenzó un auge con el gobierno entrante de Ávila Camacho.¹⁶⁵

Por ello, y sin avisar a la administración obrera y entre sospecha de los trabajadores, Ávila Camacho publicó el 31 de diciembre de 1940 en el *Diario oficial* la ley que creó la

¹⁶³ *Ibid.* p. 38.

¹⁶⁴ Jesús Padilla Soto... *Op. Cit.*, p. 97. Y Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, pp. 254-256. Y Guillermo Campos Ríos... *Op. Cit.*, p. 60.

¹⁶⁵ John Mraz. *Hechos sobre rieles. Una historia de los ferrocarrileros mexicanos.* [documental]... *Op. Cit.*, Minuto 16:52 - 17:55.

Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México (AFNM) entrando en vigor el mismo día que se estableció la misma, se derogaba así la ley de 1938 que creaba la AOFNM.¹⁶⁶

2.2 Ferrocarrileros (y obreros) en los años cuarenta.

En este punto observaremos la relación entre el gobierno y el movimiento obrero particularmente, ferrocarrileros. Debemos iniciar explicando las relaciones de poder entre el Estado y sociedad como un elemento importante para comprender el desarrollo histórico de los sujetos a estudiar (ferrocarrileros) dentro del periodo de 1940-1952 (la modernización y sus efectos).

Cuando hablamos de poder, no debemos utilizarlo como un verbo para referirnos a un sujeto que exclusivamente posee la facultad de hacer y deshacer sobre un grupo social; como lo indica Louis Marin en su obra “poder, representación e imagen” para la revista *Prismas*, el poder en sí es la potencia de hacer y actuar más allá de una acción física, esta se manifiesta a partir de una imagen y a partir de la aparición de una institución que legitima la misma. Esta se perpetúa cuando se reinterpreta determinada imagen y se valoriza para convertir la imagen en la ley.¹⁶⁷ El poder no se limita a una institución, es inherente a la sociedad, permitiendo su reproducción como transformación, ya que se encuentra en todo espacio social como medio de control generador de conflictos. Por ello, el Estado mexicano se debe sustentar en su propia imagen para ejercer el control en el territorio nacional y sobreponerse a los movimientos sociales que compiten contra su organización, “que rivaliza con otras por el control de los recursos en lo relativo a la dirección de la población y territorio”.¹⁶⁸ En otras palabras, el autoritarismo y la violencia del Estado.

¹⁶⁶ Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, pp. 256, 265-266. “Ley que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México”. *Diario Oficial*, Tomo CXXIII, Núm. 46, Sección Cuarta, (México, 31 de diciembre de 1940), pp.27-29.

¹⁶⁷Cf. Louis Marin. “Poder, representación e imagen”, *Prismas, revista de historia intelectual*, Vol. 13, núm. 2, 2009, pp. 135-153.

¹⁶⁸ Cf. Mario Alberto Velázquez García. *No hay constitución ni leyes que valgan: Los recursos del estado mexicano frente a los movimientos sociales*. (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélaz Pliego” 2017), pp. 19-23.

No existe un tipo de poder único, sino que hay diversas formas de control, el estado utiliza herramientas más allá de la represión y la fuerza, para el control de los movimientos sociales. Para producir un tipo de verdad en el que somete a la sociedad (o la somete a encontrarla) el estado también se valdrá de esquematizar el poder a partir de mecanismos burocráticos, jurídicos y disciplinarios no para impedir la aparición de las protestas, sino para la disminución de aquel tipo de acontecimientos por medio de la regulación y anulación de estos.¹⁶⁹

Estos procesos ocurrieron en los sexenios de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán, tiempos cuando el sistema iniciaba un periodo de corporativismo cuyo sistema económico favorecía a grupos minoritarios, poderosos y agresivos que conseguían una acelerada concentración de los ingresos, así como los comienzos de la transformación de la iniciativa privada. El Estado había intervenido en las finanzas, industria, comercio y agricultura sin que se haya restado poder del capital, así como provocó una decadencia en las luchas sociales; también se abrió las puertas a los capitales (préstamos) extranjeros y elementos para la industrialización contemporánea,¹⁷⁰ en las que el mismo estado debía de intervenir en los movimientos sindicales para efectuar los procesos de modernización en el país.

En el caso de los ferrocarrileros, el gobierno tuvo que poner mecanismos de control para apaciguar la lucha sindical ferroviaria y como resultado, se dio la administración de los FNM de la mejor manera posible. Esto implicó el sometimiento de la dirigencia sindical que regularía los conflictos internos sindicales evitando así la generación de protestas. Como consecuencia, trajo resultados que perjudicaron las conquistas de los ferrocarrileros y que tienen su auge en 1948, en la época cuando las oficinas del sindicato fueron tomadas por elementos armados que apoyaban a Jesús Díaz de León (secretario general del STFRM depuesto) a retornar a la dirigencia de la organización.

A continuación, se analizará cuáles fueron los mecanismos del gobierno mexicano para lograr el control de los obreros y cómo fueron las reacciones vinculadas con los procesos de

¹⁶⁹ *Ibid.* pp.26-35. Nota: Lorenzo Meyer lo interpreta como violencia de estado al ejercer aquellas acciones por medio del monopolio de la violencia, aunque frecuentemente cruza los límites legales utilizando una violencia ilegítima para la represión de movimientos sociales. Cf. Lorenzo Meyer Cosío. "Agenda ciudadana. Las violencias del estado".

¹⁷⁰ Benjamín Hernández Camacho, Rodrigo Martínez Baracs, *et. al.* (Consejo Editorial). *Recuento: crónica y análisis de la lucha obrera, núm.1.* (México: Editorial Macehual, 1979), p. 42.

industrialización y aceleración tecnológica, nos permitirán comprender los efectos producidos en el gremio ferrocarrilero, como la resistencia del movimiento obrero a dichos procesos que vulneraban derechos y conquistas ganadas; a su vez, se revisarán las respuestas de los movimientos obreros, que concluyen en el charrazo al STFRM (el charrismo sindical también se explicará más adelante).

2.2.1 Ávila Camacho y los obreros.

Mario Alberto Velázquez comparte la idea de Rafael Loyola Díaz sobre el gobierno de Ávila Camacho, “es generalmente considerado de poco interés en el análisis del Estado mexicano”, pero “su contribución a las tecnologías del poder mexicano resulta relevante”.¹⁷¹ Sin embargo, para la investigación presente es una pieza elemental que proporciona el estudio de los ferrocarriles y movimiento obrero. Ya que genera una transición a ideas corporativistas para el control de los movimientos obreros y la anulación de sus protestas con el fin de garantizar la implementación de los proyectos de modernización y de apoyo al capital. Esto se sustenta en la obra de Saul Escobar Toledo *El Camino obrero: historia del sindicalismo mexicano, 1907-2017*, cuando analiza el régimen avilacamachista lo destaca por una transición “que culminó en la etapa del llamado “milagro mexicano” y que tuvo como rasgos principales su estabilidad política, el crecimiento económico, y un autoritarismo cada vez más severo y una desigualdad social persistente...”.¹⁷²

La relevancia del gobierno de Ávila Camacho (y el de Miguel Alemán) está implícito el estudio, producto de una mesa de trabajo, que aparece en Recuento Núm. 1. El estado durante varios años (refiriéndose de los cuarenta a los setenta) había promovido el capital por medio de una política abierta a los capitales extranjeros y elementos para la industrialización contemporánea, así como intervino en las finanzas, industria, comercio e infraestructura sin que se haya minado el poder del capital ni la obtención de una sociedad más justa.¹⁷³ Se

¹⁷¹ Mario Alberto Velázquez García... *Op. Cit.*, p.51.

¹⁷² Cf. Saul Escobar Toledo. *El camino obrero. Historia del sindicalismo mexicano, 1907-2017*. (México: Fondo de Cultura Económica, 2021), p.68.

¹⁷³ Benjamín Hernández Camacho, Rodrigo Martínez Baracs, *et. al.* (Consejo Editorial) ... *Op. Cit.*, p.42.

atribuyó que las razones de un “milagro mexicano” fueron posible por la instalación de nuevos mecanismos que contribuyeron al crecimiento a largo plazo de la economía mexicana. Sin embargo, volveremos al estudio de la relación del régimen avilacamachista con los obreros.

Cuando Ávila Camacho tomó el poder, se encontró con diversos grupos conservadores y organizaciones sindicales descontentos por la presidencia de Cárdenas. Estos pudieron haber secundado en protestas en la administración avilacamachista, pero el estallido de la Segunda Guerra Mundial fue la oportunidad que tuvo el Estado mexicano para reconfigurar sus mecanismos y estrategias políticas para el control de los movimientos sociales ante las posibles protestas sociales para el orden en las relaciones obrero-patrón y estimular el apoyo a los empresarios y atraer inversión extranjera. Pese a que los intentos del gobierno avilacamachista por tomar el control fueron relativamente tranquilos, hubo excepciones principales como lo fue la masacre de un grupo de trabajadores de la fábrica de materiales de armas de Chapultepec en septiembre de 1941 quienes fueron a manifestarse afuera de Los Pinos en demandas de mejores condiciones laborales y cuyo saldo fue de nueve obreros muertos y al menos diez heridos.¹⁷⁴ Y aunque el segundo evento al que nos referimos está fuera del movimiento obrero, genera una consecuencia en un esfuerzo del partido oficial por establecer su proyecto político, la matanza de León, Guanajuato, a finales de su sexenio en 1946.¹⁷⁵

Regresando a los efectos que produjo la coyuntura de la guerra, debemos recapitular que en el primer capítulo observamos que la guerra y el trabajo conjunto con Estados Unidos llevó a atender la necesidad de rehabilitar y modernizar la infraestructura ferroviaria del país (aunque lo fue solo a escala parcial con la Misión Norteamericana). De hecho, la necesidad por modernizar e industrializar al país condujo al “presidente caballero” (así llamaron los periodistas a Ávila Camacho) al control de los sindicatos y la conciliación entre líderes sindicales, forjó el lema de unidad nacional con el fin de controlar los movimientos obreros

¹⁷⁴ Saul Escobar Toledo... *Op. Cit.*, p. 68. Y Mario Alberto Velázquez... *Op. Cit.*, p., 51.

¹⁷⁵ Cf. Luis Medina. *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1940-1952. Civilismo y modernización del autoritarismo.* (México: El Colegio de México, 1979), p. 100.

uniéndose a la causa por la guerra contra los estados Nazi-fascistas; ¿Qué implica el control? El final de las protestas, la suspensión de las pugnas gremiales y evitar las huelgas.¹⁷⁶

Mario Gill se refirió a este último como la prioridad de la burguesía mexicana (quienes vieron con buenos ojos la política de Ávila Camacho), para convencer a los líderes obreros de “la necesidad de renunciar “temporalmente” a ese recurso “para ayudar a ganar la guerra” y poder seguir viviendo en un régimen democrático”.¹⁷⁷

Para la consolidación de la unidad nacional entre gobierno, empresarios y obreros fue requerida la consolidación de un pacto entre gobierno, empresarios y obreros. La primera institución en proponer el Pacto de Unidad Obrera fue la CTM en junio de 1942 en el que buscaban suspender “las pugnas intergremiales y evitar los movimientos de huelga”. La propuesta fue vista con buenos ojos por las centrales obreras más importantes en aquel entonces, la propia CTM, la CROM y la Confederación Proletaria Nacional (CPN); se tuvo presente la intención de incluir a las organizaciones empresariales, pero estas respondieron con propuestas inaceptables como la reforma a la Ley Federal de Trabajo para la incorporación del arbitraje obligatorio en las huelgas. Aunque finalmente aceptaron un pacto obrero-industrial organizaciones como la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación y la Confederación de Cámaras Industriales. El pacto se firmó un 7 de abril de 1945.¹⁷⁸

El resultado de la “conmovedora luna de miel obrero-patronal” pudo dejar resultados que podrían ser positivos para el desarrollo industrial durante el sexenio avilacamachista, si vemos las siguientes cifras que escribió Mario Gill:

Al terminar la guerra y el sexenio avilacamachista, el número de industrias había subido de 22 mil 545 y el valor de la producción a cuatro mil 119 millones. Por otra parte, al iniciarse la política de “unidad nacional”, la parte del dinero nacional correspondiente a sueldos y salarios fue de 30.5 por ciento, y la correspondiente a

¹⁷⁶ Saúl Escobar Toledo... *Op. Cit.*, p.68. y Mario Gill. *Los Ferrocarrileros... Op. Cit.*, pp. 126-127.

¹⁷⁷ Mario Gill. *Los Ferrocarrileros... Op. Cit.*, p. 127.

¹⁷⁸ Saúl Escobar Toledo... *Op. Cit.*, p. 69. Mario Gill. *Los Ferrocarrileros... Op. Cit.*, pp. 128-129. Y Mario Alberto Velázquez... *Op. Cit.*, p. 52.

utilidades de los empresarios, de 26.5 por ciento. Cinco años más tarde, al terminar la guerra, la relación se había invertido en forma muy sensible: los capitalistas recibieron el 45.1 por ciento y los trabajadores sólo el 22.5¹⁷⁹

Además de la unidad nacional y el pacto obrero, fue la mediatización obrera lograda a partir de la política de “unidad a toda costa” postulada por el PCM, pero interpretada (principalmente por la CTM) a manera que los obreros se unieran y pactaran con los patrones y empresarios. Para comprenderlo mejor, Mario Gill citó como nota a Vladimir Lenin para explicar lo que debió significar para la unión de los diversos sindicalistas: “La unidad es una gran causa y una gran consigna. Pero la causa obrera necesita la unidad de los marxistas y no la unidad de los marxistas con los enemigos y tergiversadores del marxismo”.¹⁸⁰

El triunfo de la visión cetemista con la “unidad a toda costa” se logró imponer con eventos como las presiones de Earl Browder (líder del Partido Comunista en Estados Unidos y representante de la tercera internacional) a finales de los años treinta al favorecer los trabajos de la CTM de Lombardo Toledano; se suma el momento en que Hernán Laborde era dirigente del PCM, Laborde buscó un camino de persuasión dentro de la CTM, no obstante se impuso la presión de la tercera internacional en favor de la interpretación cetemista sobre la unidad, lo que gradualmente debilitó a la izquierda comunista, generando una postura neutral,¹⁸¹ la que contribuyó indirectamente (e inconscientemente) al esfuerzo estatal por el control de los movimientos sindicales.

¹⁷⁹ Cf. Mario Gill. *Los Ferrocarrileros... Op. Cit.*, p. 131

¹⁸⁰ *Ibid.* pp. 131- 134.

¹⁸¹ Mario Gill. *Los Ferrocarrileros... Op. Cit.*, p. 131-134. Nota: Hernán Laborde era un vocero importante dentro del PCM, en 1929 fue elegido Secretario General del PCM, siendo su principal dirigente hasta comienzos de 1940, cuando fue expulsado del partido por negarse a participar en el I Congreso Extraordinario del PCM; por su trayectoria como sindicalista desde 1922 en la Ex Alianza de Ferrocarrileros Mexicano, su elección como diputado federal del distrito de Orizaba (Valentín Campa lo nombró “*El primer diputado comunista*”) a finales de los años veinte del siglo XX, además que se admiraba por su valentía, serenidad y su perfil de estudioso de las teorías Marxista-leninistas gracias a sus conocimientos de la lengua inglesa y lectura en francés... su prestigio entre sus camaradas se mermó por las presiones de Browder representante de la tercera internacional, en favor de la CTM... Murió un simbólico día para los trabajadores de izquierda, 1ro de mayo de 1955. *Vid.* Valentín Campa Salazar. *Mi testimonio: experiencias de un comunista mexicano.* (México: Ediciones Cultura Popular, 1978), pp. 225-237.

No todo era intervención del Estado en los sindicatos y movimientos, ya habíamos mencionado en el capítulo anterior que, la creación del IMSS en 1943 distaba de ser de índole radicalista.¹⁸² ¿A qué se busca llegar? Para que el gobierno avilacamachista justificara su potencia de hacer, debía desarrollar tanto instituciones como propaganda para demostrar que era su poder el único capaz de alcanzar las “metas de la revolución”, dando como resultado no solo la promulgación de la ley del Seguro Social un 19 de enero de 1943; como también la creación de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS) y la creación de políticas para la distribución a los grupos de pobres, creación de ejidos. Si bien no resolvía las demandas de la población, estas funcionaron como una herramienta para el apaciguamiento de las protestas.¹⁸³

2.2.2 “La derrota del movimiento gremial de 1942-1945.”¹⁸⁴

- El azaroso contexto de los ferrocarrileros en el sexenio.

A partir de 1941 la AFNM era dirigida por un Consejo de Administración, conformado por siete miembros, de los cuales cuatro serían escogidos por el ejecutivo federal y los otros tres por el STFRM a través de sus Comités Generales y Ejecutivos de vigilancia; aunque los representantes del sindicato se retiraron del consejo en marzo del mismo año (se reintegraron hasta enero de 1942) denunciando las irregularidades y actos protocolarios sin abordar los problemas que permanecían en suspenso.¹⁸⁵

¿Cómo se encontraban los trabajadores?, estamos hablando de sus actividades laborales en tiempos de guerra, donde una misión ferroviaria estaba interesada en que México rehabilitara

¹⁸² *Vid. Infra* en Capítulo 1, 1.1 México en los años cuarenta. Manuel Ávila Camacho, la situación nacional.

¹⁸³ Saul Escobar Toledo... *Op. Cit.*, pp., 75-76. Y Mario Alberto Velázquez... *Op. Cit.*, pp. 33-34.

¹⁸⁴ Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, p. 290. Nota: La razón para nombrar el título del apartado con un extracto de la obra del Dr. Arturo Valencia Islas es para aclarar que, en el sexenio de Ávila Camacho, el sindicato sufrió un conflicto interno que casi terminó en secesión de algunos elementos en gremios que no fueron derrotados hasta que el STFRM se organizó con la presidencia para la resolución del conflicto y la conservación del monopolio sindical en el ferrocarril, y que en consecuencia llevó al sindicato a su debilitamiento y la pérdida de su independencia. *Cf. Ibid.*, pp.288-290.

¹⁸⁵ *Diario Oficial.*, Tomo CXXIII, Núm. 46, Sección Cuarta, 31 de diciembre de 1940. p.28 y Arturo Valencia... *Op. Cit.*, p. 282.

sus vías principales para el transporte de mercancía del sur hacia el norte del continente, para solventar la necesidad de recursos disponibles que los estadounidenses fueran a utilizar. Es entonces que los ferrocarrileros debían lidiar con dos aspectos en el respectivo punto: la explotación laboral y la introducción del Taylorismo que amenazaba la forma “artesanal” de hacer el trabajo. Todo esto a razón que los ferrocarrileros poseían la voluntad de contribuir con el gobierno de Ávila Camacho mientras existiese el estado de guerra.¹⁸⁶

En el transcurso de la Misión Norteamericana (cuyo director encargado del proyecto era Oliver Stevens) para la rehabilitación de los ferrocarriles en México, la experiencia con los estadounidenses y los proyectos de producción Taylorista fueron altamente variables en los talleres donde se intentó involucrar el proyecto. Entre los más famosos casos sobre la relación entre trabajadores- sindicato y la Misión, fue la de los talleres de Aguascalientes y el intento de establecer un nuevo sistema de producción por las capacidades del taller, el que era comparado con los talleres en Estados Unidos. Los trabajadores no tenían grandes conflictos con los agentes extranjeros, pero sí repelían los intentos de formar un trabajo en serie. Habíamos observado en el primer capítulo de la investigación su negativa a ajustarse a una mayor supervisión como a transformarse en “apéndices de máquinas”, además de apreciar el choque de la idea de una producción industrial tecnológica contra los métodos artesanales, se vieron reacios ante el hecho que contraponía los estatutos del Contrato Colectivo de Trabajo (como la reasignación en otros sitios o la presión para acelerar el trabajo), técnicamente el contrato colectivo estaba influenciado por la tendencia artesanal que históricamente permanecía en el espacio laboral de los ferrocarrileros. Recordemos además que en el primer capítulo se mencionó la relación de la misión con los proyectos de los talleres de Acámbaro, sobre la construcción de locomotoras para la red ferroviaria (vía angosta) y su influencia sobre el paro de la producción de éstas.¹⁸⁷

Abriendo un paréntesis con respecto al análisis de trabajo con el tema de tecnología y ferrocarrileros, de Guillermo Guajardo Soto en su texto, al reflexionar sobre la pérdida de la

¹⁸⁶ Andrea Spears de López. “La capacitación de los ferrocarrileros mexicanos: la Misión norteamericana, 1942-1944.” en *Memorias del tercer encuentro de investigadores del ferrocarril*. México: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1996, pp. 37-54. Y Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, p.284.

¹⁸⁷ Andrea Spears de López . “La capacitación de los ferrocarrileros mexicanos: la Misión norteamericana, 1942-1944.” ... *Op. Cit.*, pp. 39-42. Y Guillermo Guajardo Soto... *Op. Cit.*, pp. 178-179. Para recapitular lo de Aguascalientes *vid. supra* Misión Norteamericana.

capacidad del trabajador frente a los cambios industriales en la rama del ferrocarril, considera que en los cuarenta solo es un último estallido de la capacidad de los métodos artesanales tardíos. Sin embargo, el trabajo de Emma Yanes Rizo se sobrepone para el análisis y estudio del trabajo y la tecnología en los ferrocarrileros al contemplar las experiencias en la construcción de su obra, convirtiéndolo en un referente para el estudio de sensibilidades al incorporar las experiencias con respecto a la construcción de locomotoras en Acámbaro, el tren de Orizaba, etc.; su trabajo hace hincapié al reflexionar el tema sobre la resistencia a la obsolescencia en los métodos de trabajo que particularmente afectaron en los ferrocarriles, pero en general, pueden influir en el análisis de otras ramas del método del trabajo técnico mexicano al momento de manipular elementos tecnológicos cuando se carece de recursos para una rehabilitación idónea.¹⁸⁸

Otras experiencias de talleristas con la misión tuvieron problemas con el contrato colectivo, la sobreexplotación laboral o la falta de proveer insumos y materiales para los proyectos de rehabilitación, tales ejemplos son:

En Nonoalco, el supervisor asistente del taller se negó a cooperar cuando la administración intentó establecer un segundo turno: el contrato colectivo establecía la existencia de uno. El supervisor se quejó entonces de que los asesores americanos “habían sido arrogantes en su trato e incluso insultantes”. [...] En Saltillo, trabajadores del Departamento de Vía se quejaron respecto a [que] la Misión no les proveía [cosas] suficientes y les exigía trabajar hasta diez horas sin descansar. [...] en Jiménez, Chihuahua, pidieron la ayuda de la Misión. Según ellos, no tenían materiales o herramientas, los techos del taller se estaban cayendo y los baños nada más “transmiten infecciones” ... Ya habían pedido la ayuda de la administración ferroviaria -declararon- pero nos ignora”.¹⁸⁹

¹⁸⁸ Cf. Guillermo Guajardo Soto... *Op. Cit.* y Emma Yanes Rizo, *Me matan si no trabajo y si no trabajo me matan. Historia de la Comunidad Tecnológica Ferroviaria en México, 1850-1950... Op. Cit.*

¹⁸⁹ Andrea Spears de López, . “La capacitación de los ferrocarrileros mexicanos: la Misión norteamericana, 1942-1944.” ... *Op. Cit.*, pp. 41-42.

Lo que es general es el aumento de las jornadas laborales durante la segunda guerra mundial, según Andrea Spears:

Entre 1942 y 1945, las horas laborales por semana aumentaron 18% y, nada más entre 1942 y 1943, el incremento representó más del 30% [...] El trabajo aumentó más en algunas que en otras entre 1942 y 1945: maquinista de patio 59%; cargadores, 39%; calentador de máquinas, 79% [...] ¹⁹⁰

Un par de testimonios hacen constar los momentos difíciles que afrontaron los ferrocarrileros en sus jornadas durante el transcurso de la guerra, el primero es de un trabajador del Departamento de Pintura en Guadalajara, Manuel Sotelo Pallarez:

En esa época estuvimos trabajando nosotros, como unos tres años, fueron doce horas y catorce horas diarias abarcando el almanaque siempre seguido. No había sábados, domingos, ni nada. Todo el tiempo entramos a las siete y salimos a las siete de la noche para dar una sobreproducción, lo necesario para el acarreo, mandar acarreo de metales, furgones listos para mover todo, porque estábamos en guerra. ¹⁹¹

Un segundo testimonio lo tenemos de José María López Escamilla “Don Chema”, quién en aquella época le habían ascendido a fogonero de camino “por las necesidades del servicio”. En esos tiempos le mandaron a Puebla y a Cuautla. Cuenta que, tras el estallido de la guerra:

[...] se incrementó el trabajo ferroviario. Fueron tiempos pesados, de mucho trabajo. Los viajes para la tripulación trenista eran muy frecuentes, descansábamos lo mínimo indispensable. Las jornadas de 14 o 16 horas eran muy comunes. En esos años muchos ferrocarrileros se fueron a trabajar a Estados Unidos. De allá venían contratistas para reclutar gente para el trabajo de campo y de vía, incluso algunos compañeros de transporte dejaron su especialidad y se fueron a vía.

¹⁹⁰ *Ibid.* pp. 46-47.

¹⁹¹ *Ibidem.*

Lo mío fue puro trabajar. En ocasiones incluso más de 16 horas. No se nos pagaba tiempo extra, por efecto de kilometraje recorrido [...].¹⁹²

Si bien los dos testimonios citados no cubren el panorama general, sí nos hablan de las horas de trabajo a que fueron sometidos, resulta una coincidencia que ambos denuncien horas extra de trabajo y sobreexplotación, a pesar de la distancia de las dos especialidades, aunque viviendo una misma temporalidad.

Con respecto a las palabras de “Don Chema”, mencionó como algunos de sus compañeros se fueron a los Estados Unidos. Dicho testimonio refería al programa Bracero el cual consistía en abrir las fronteras a agricultores y trabajadores de vía que hacían falta para el cumplimiento de las actividades laborales en los Estados Unidos. De acuerdo con el testimonio de un ferrocarrilero de nombre Felipe, en el documental *Braceros: de retaguardia productiva a olvidados*:

Poníamos durmientes [interrumpe voz inaudible] poníamos placas de acero para matizar los rieles. Que se llegaba a zafar una máquina de la vía, todos íbamos a meterle gato [no se entiende] lo que se tenía que hacer...¹⁹³

El Informador de Guadalajara confirmó que, hasta 1945 eran 40,000 braceros en el lado norte de la frontera, aunque no especificaba si eran entre agricultores y ferrocarrileros, podemos entender que se refería implícitamente a los segundos solamente. Según el periódico los enviados no pertenecían ni a los FNM ni al Ferrocarril Mexicano, como una forma de descartar posibles problemas sindicales.¹⁹⁴ Lo cual era falso, si se considera el testimonio ya mencionado de “Don Chema”, y el expediente de Wenceslao López [Coutiño]¹⁹⁵ quienes

¹⁹² Emma Yanes Rizo, *José María López Escamilla “Don Chema”: Testimonios...* Op.Cit., pp. 45-46.

¹⁹³ Oscar Ariel Mójica Madrigal, Sergio Chávez y Areli Veloz Contreras. *Braceros: de retaguardia productiva a olvidados* [documental; traducción de Aylín Díaz]. (Edición de Alberto González Ceja y Oscar Ariel Mójica Madrigal: 2018, [49:05 minutos]), minuto 24:32-24:50.

¹⁹⁴ “Congestión de la Carga”. *El Informador*, Año XXIX, Tomo CV, núm. 9871 (Guadalajara, 17 de enero de 1946), pp.1-2.

¹⁹⁵ Ingresó al servicio como ayudante auxiliar en Puebla (en el Interoceánico) en 1941 y dos años después ingresó al sindicato (en la sección 21). Ante el exceso de Ayudantes Auxiliares en la capital poblana, fue transferido a Tehuacán en 1943 volviendo a la capital del Estado al año siguiente, pero solicitó ocho meses

confirman que hubo elementos de los FNM que fueron hacia la frontera norte (esto sin dejar de suponer que otras líneas o compañías permitieron a sus empleados mexicanos incorporarse al programa).

- La V convención ferrocarrilera.

Con la formación del sindicato y la adhesión de una asociación ferrocarrilera ex- cromista, parece a simple vista el fortalecimiento del sindicato, no obstante, la heterogeneidad en las posturas ideológicas de los ferrocarrileros mostró una división interna que resultó en la separación de grupos minoritarios de trenistas y caldereros; hay razones para decir que dichos conflictos estallaron gracias a las quejas que suscitaron en 1942 durante la secretaría general de José Ibarra. Se acusaba a la dirección sindical de malos manejos y de ejercer represalias contra los trabajadores que se quejaban, así como de elevar las cuotas sindicales, dichas acciones condujeron a que en julio del mismo año la especialidad de trenistas (conductores, maquinistas, garroteros, fogoneros y patieros) de distintas secciones (procedentes de Aguascalientes, Chihuahua, Durango, Veracruz, Guadalajara, Querétaro, México, Puebla, Oaxaca, Torreón y San Luis Potosí), conformaron el Comité de Depuración y Orientación Sindical (CDOS). Cabe mencionar que los trenistas eran considerados como la aristocracia del trabajo, “una clase mimada de las circunstancias y la fortuna y colocada [...] en un plano superior donde florecen con esplendor [...] pudiendo afirmarse con solidez que el trenista mexicano es el mejor pagado del mundo.”¹⁹⁶ El privilegio se explica por el hecho que era una función especializada.

En la primera reunión del CDOS se reafirmó la militancia dentro del sindicato y el rechazo de toda ruptura con lo gremial, para presentar las quejas en una nueva convención donde se esperaba que el presidente de la república interviniera en calidad de árbitro del conflicto en el que buscaron la suspensión de descuentos extraordinarios, reforma de estatutos, los juicios contra el comité ejecutivo y consejo de vigilancia. Estas peticiones las calificó la dirección

renunciables por irse a los Estados Unidos de Bracero. Se suponía debía volver a los FNM para 1945, su expediente no dice más. CEDIF-FSTFRMS21- Caja 8 - Exp.430.

¹⁹⁶ Rafael Loyola Díaz... *Op. Cit.*, pp. 90-91.

del sindicato como antipatrióticas, pero finalmente la CDOS y el STFRM bajo la intervención del secretario del trabajo Ignacio García, condujo a la organización de la V convención ferrocarrilera celebrada entre febrero y marzo de 1943 cuyo objetivo era la resolución de dos problemas: el problema intergremial entre trenistas y el STFRM; como el interés del gobierno para la modificación de los Contratos Colectivos para establecer una administración que mejorara el funcionamiento de los ferrocarriles estatales.¹⁹⁷

Las propuestas presentadas en la convención tenían como fin la descentralización del poder y el arreglo para una nueva estructura en el sindicato que no vulnerara sus ‘protegidos’. Se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Supresión de los comités de vigilancia (nacionales como locales) así como la destitución de los integrantes del departamento de asuntos legales: al incumplir en las labores encomendadas, deterioraba la vida sindical. Por tanto, para buscar la autonomía de las especialidades en cuanto a manejo y rendimiento de trabajo proponían la elección y representación por especialidad.¹⁹⁸
- Elección y representación “por rama de trabajo o especialidad”: Con la elección de dichos representantes, estos en cónclave elegirían al secretario general de Organización y al secretario general de ajustes. Permitiendo que el anonimato de los directivos sindicales, “dado que los representantes generales serían responsables ante sus respectivos electores y velarían por los intereses de sus respectivas ramas de trabajos”.¹⁹⁹
- Una nueva política externa del sindicato: a partir de las intenciones de reorganización del sistema nacional ferroviario de Ávila Camacho, los trenistas destacaron supuestos abusos y falta de disciplina que obligaba al sindicato a reorganizarse y enfrentar problemas internos que existían dentro de la organización, para efectuar exitosamente el proyecto del presidente.²⁰⁰

¹⁹⁷ *Ibid.*, pp. 92- 95.

¹⁹⁸ *Ibid.*, pp. 96-97.

¹⁹⁹ *Ibid.*, p. 97.

²⁰⁰ *Ibid.*, pp. 97-98.

Por otro lado, se cuestionaba la gerencia de los FNM de Margarito Ramírez, quien presentó un programa con relación a la rehabilitación. Ramírez había desplegado un programa con 27 propuestas para reorganizar la empresa, a las que rechazó el sindicato; fueron comprimidas a 18 puntos que le costó la calificación a su persona como “intransigente” así como el responsable de no haber llegado a un acuerdo. Según para los dirigentes del sindicato y los de la V convención, las demandas presidenciales para la reestructuración se resumían en tres puntos que se aplicarían durante tiempos de guerra:

- Los puestos del personal de confianza fueran cubiertos sin injerencia del sindicato, debido a los abusos cometidos por el personal de confianza contra los ferrocarrileros.
- Reemplazo de las comisiones mixta disciplinaria por una comisión mixta general de apelación en la que el sindicato estuviera representado en las mismas condiciones que la administración.
- Reducción transitoria del uso de derechos laborales por enfermedades no profesionales.²⁰¹

Finalmente se aceptaron cambios contractuales en la V convención en la que se acataron los términos, pero a consecuencia surgió una injerencia por parte de los trabajadores en la conducción de la empresa ferroviaria estatal; Ávila Camacho fue firme en cuanto a sus propósitos de continuar sobre la vía de la reestructuración, pero imprecisa en lo relativo a los tres puntos acordados, antes señalados. Para el presidente, el buen funcionamiento de los FNM dependía de la “cooperación”, la cual debía manifestarse en el estricto “cumplimiento de los reglamentos; en la inteligente obediencia a los funcionarios y oficiales del ferrocarril y en la prosecución de las sanas prácticas ferrocarrileras”, por lo que felicitó a los ferrocarrileros por la cooperación manifestada para los cambios producidos en la empresa.²⁰²

²⁰¹ *Ibid.*, pp.97-99.

²⁰² *Ibid.*, pp. 100-101.

- Elección del secretario general del sindicato: 1943.

Para las elecciones de la dirigencia del STFRM correspondiente a 1943, se presentaron tres planillas:

- Planilla Pro-unidad ferroviaria teniendo a José R. Cavazos como candidato a la secretaría, auspiciada por la gerencia de los FNM. A Cavazos se le conocía por su índole divisionista, esto provocó que el sindicato intentó aplicar una cláusula de exclusión en contra de Cavazos.²⁰³
- La planilla encabezada por Luis Gómez Zepeda (conocido como Gómez Z.), y su grupo al que conocían como *Hidalgo 96* (porque según Guillermo Treviño, se reunían en Av. Hidalgo Núm. 96, ciudad de México), quienes estaban respaldados por los dirigentes del STFRM así como por la CTM, lo que técnicamente lo convirtió en el candidato de la continuidad. Ello y su historial por apoyar dos reajustes de salario en el sindicato, le valieron críticas tan duras como llegar a decir que personificaba los métodos de corrupción.²⁰⁴
- Una tercera planilla fue encabezada por Tomás Cuevas, un ferrocarrilero que se conocía por su honestidad, ser democrático y por su pluralidad política. Su planilla estuvo postulada por el comité general de ferrocarrileros de unificación.²⁰⁵

El asunto de la elección se mezcló con los descontentos que el sindicato tenía con la administración del gerente de los FNM Margarito Ramírez, a quién se le acusó de intervenir

²⁰³ Rafael Loyola Díaz ... *Op. Cit.*, pp. 102-103. y Valentín Campa Salazar. *Mi testimonio: experiencias de un comunista mexicano...* *Op. Cit.* p. 175.

²⁰⁴ Rafael Loyola Díaz ... *Op. Cit.*, pp. 102-103. Y Gloria Arminda Tirado Villegas. *Quiero morir como nací.* (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1992), p. 54 Nota: el nombre del grupo se puede corroborar en una carta de Guillermo Treviño dirigida a Edmundo L. Bernal (presidente de la IV comisión Gral. Extraordinaria), Jesús Díaz de León (secretario del STFRM para entonces) y Juan N. González (presidente del comité general de vigilancia, con relación a problemas suscitados entre miembros del respectivo grupo y la Sección 21), 5 de abril de 1949. *Vid.* CEDIF-FSTFRMS21- Caja 4 - Exp.127.

²⁰⁵ Rafael Loyola Díaz ... *Op. Cit.*, p.103 Nota: Valentín Campa sugiere en sus memorias que el nombre del comité postulante de la planilla de Cuevas es Comité de Unidad Sindical Ferrocarrilera. Valentín Campa Salazar. *Mi testimonio: experiencias de un comunista mexicano...* *Op. Cit.*, p.275.

en las elecciones para imponer la candidatura de Cavazos; también se añade el problema de la carestía de vida por la inflación y devaluación que sufría la moneda mexicana. Esto llevó a la organización de las cuatro secciones del sindicato localizadas en la ciudad de México (15, 16, 17 y 18) para tomar protesta en 1943 contra la intervención de la Secretaría del Trabajo en la vida sindical, así como para exigir la renuncia de Maximino Ávila Camacho como secretario en el gabinete de su hermano (Manuel) y la renuncia de Margarito Ramírez a la gerencia de los FNM. A la protesta se les sumaron las secciones de Monterrey, Tlaxcala y Michoacán como otros sindicatos, tales como el sindicato de electricistas, el de mineros, el de petroleros, entre otras organizaciones.²⁰⁶

Las elecciones fueron en el mes de diciembre, resultando vencedor Gómez Z. generando así descontento entre algunos elementos. En enero de 1944 la planilla de Cavazos publicó un manifiesto donde acusó a la planilla del grupo *Hidalgo 96* de apoderarse del sindicato por medios “gansteriles”; los trenistas simpatizantes de Cavazos amenazaron con la suspensión del pago de sus cuotas sindicales, paros laborales y protestas. Tras estos problemas, los trenistas y caldereros organizaron una convención en ciudad de México a finales del mes, en ésta se esperaba la organización de organismos autónomos internos al sindicato, con miras a la separación de este donde se estimaba una militancia de al menos 7,000 rieleros. La situación provocó la intervención de la Secretaría de Trabajo, la cual anuló la elección al basarse en los procedimientos de la V convención que, según la misma secretaria, contravenían a la Ley Federal del Trabajo.²⁰⁷

El vacío de poder generado por los eventos, llevó a la intervención del gobierno que, para contento de los ferrocarrileros propuso la destitución de Margarito Ramírez, reemplazado por Andrés Ortiz. Además, el 15 de febrero se formó un comité ejecutivo de coalición para la dirección del sindicato conformado por:

Ladislao Larraguibel- secretario general

José Rivera - secretario de Ajustes

Emilio Pineda – secretario de educación y propaganda.

²⁰⁶ Rafael Loyola Díaz. *Op. Cit.*, pp. 103-104. Y Valentín Campa Salazar. *Mi testimonio: experiencias de un comunista mexicano...* *Op. Cit.*, pp. 176-177.

²⁰⁷ Rafael Loyola Díaz... *Op. Cit.*, pp. 104-108.

Manuel Moreno- secretario de Organización y Estadística.

Alberto Cano – secretario de Organización.²⁰⁸

La instauración del comité ejecutivo buscaba subsanar la tensión entre los elementos ferrocarrileros. Esto no detuvo que, en el mismo año, los trenistas y caldereros ejercieran su separación del STFRM y el resurgimiento de los grupos minoritarios.

- Circular GG-96.

Cuando ocurrió el resurgimiento de agrupaciones minoritarias en 1944 (de las cuales se hablará más adelante), se presentó una gran oportunidad para la reestructuración y funcionamiento de los FNM. El gobierno publicó el 11 de marzo en el *Diario oficial* un decreto en el cual se reformaron los artículos 5º, 6º, 8º y 18º de la ley de la AFNM de 1940 justificándose en la coyuntura de la Segunda Guerra y para funcionamiento del servicio de transporte por ferrocarril.²⁰⁹ Las principales características que se aprecian al comparar los artículos originales con su reforma son:

- Al artículo 5º, el consejo consultivo pasó de siete a nueve miembros, donde el gerente de los FNM fungiría como Presidente del Consejo; otros cuatro serían elegidos por los “Secretarios de Hacienda y Crédito Público, de Comunicaciones y Obras Públicas, de Agricultura y Fomento, y del Trabajo y Previsión Social”; un electo por la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio e Industria y uno por la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos; y dos elegidos por el STFRM. La validez de la función del consejo subió de cuatro a mínimo cinco personas, mientras que el ejecutivo federal ya no podría destituir a los

²⁰⁸ *Ibid.*, pp. 108-112. Nota: 1944 es un año incierto para dar un seguimiento más claro sobre quienes conformaban la dirección del sindicato, por los eventos que acontecieron en el proceso electoral del STFRM en 1943, pues para el mes de mayo ya se hablaba de un secretario provisional de nombre Eugenio Valle, *vid.* Rafael Loyola Díaz... *Op. Cit.*, p.122.

²⁰⁹ “Decreto que reforman los artículos 5º, 6º, 8º y 18 de la ley de 31 de diciembre de 1940, que creó la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México”. *Diario Oficial*, Tomo CXLIII, Núm. 10, Sección Primera (México, 11 de marzo de 1944), pp. 5-6.

miembros del consejo como tampoco lo tendría el sindicato salvo por sus dos miembros escogidos, la destitución comenzó a serlo por quienes tenían la facultad de nombramiento de un miembro.

- Al artículo 6º, el presidente de la República seguía eligiendo al gerente mientras que el consejo ya no escogería a los funcionarios y empleados de los FNM, la función se delegó al gerente general.
- Al artículo 8º, se volvió ambiguo el cargo del Gerente general al retirar los ocho puntos que especificaban las funciones que tenía el cargo de gerente de los FNM, estos eran hasta la reforma la “construcción de nuevas líneas o ramales... contratación de empréstitos... plan anual de gastos... otorgamiento de contratos y poderes generales... pago anticipado de obligaciones... reglamentación general de los diferentes servicios... los demás casos cuya importancia amerite consulta su juicio.”²¹⁰
- Al artículo 18º, se especifica como el personal de los FNM estará sujeto a la empresa en cuatro fracciones que se resume en la exclusión del STRFRM a los empleados de confianza y estos serán escogidos por el gerente; las reglas de orden técnico y administrativas son exclusivamente competentes al gerente general sin permitir intervención alguna del sindicato; aplica lo anterior a las estipulaciones reglamentarias, substituyendo las que ya estaban estipuladas; y serían desechadas toda estipulación del Contrato Colectivo de Trabajo que “en alguna forma entorpezcan, dificulten o menoscaben o graven con exceso el servicio que está destinado a los Ferrocarriles Nacionales de México”²¹¹.

La respuesta del STFRM se dio en el mismo mes haciéndole llegar al presidente una representación de 30 delegados sindicales para solicitar la suspensión del decreto, la CTM envió una carta solicitando lo mismo. Las insistencias continuaron, sin embargo, el presidente no suspendió el decreto que estaba apoyado por los senadores, diputados, industriales,

²¹⁰ “Ley que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México” ... *Op. Cit.*, pp. 27-29.

²¹¹ *Cf.* “Decreto que reforman los artículos 5º, 6º, 8º y 18 de la ley de 31 de diciembre de 1940, que creó la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México” ... *Op. Cit.* pp. 5-6. Y “Ley que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México” ... *Op. Cit.*, pp. 27-29.

comerciantes, así como asociaciones obreras tal como la Confederación Nacional Campesina (CNC), la CPN e incluso propios elementos de ferrocarril como los talleristas de Nonoalco, Cárdenas y San Luis Potosí.²¹²

Ante ello surgió la circular GG-96 que en palabras de Arturo Valencia la describe como “el documento más importante que se hubiera hecho hasta entonces para reformar los contratos de trabajo”.²¹³ Aquella circular fue publicada por el gerente en turno Andrés Ortiz, el 6 de mayo de 1944. La circular obedeció a las modificaciones efectuadas de la ley de la AFNM. Pretendía resolver el asunto de los puestos de confianza; la prestación de los servicios médicos que detuviera los “abusos” y brindar asistencia a los “trabajadores realmente enfermos”; regulación de las investigaciones, disciplinas y destituciones aplicables al personal así como las marcas de mérito y demérito; asignación de trabajo no incluidas en la descripción de los puestos de trabajo cuando se requería; modificación en los cálculos de los recorridos por el personal de trenes; y regulaciones en los cambios de turno, lugares de trabajo, jurisdicción [sindical] y cambios de residencia.²¹⁴

No se hizo esperar el rechazo del STFRM y por ello se formuló el “Suplemento a la Circular GG-96”, que entró en vigor el 16 de junio del mismo año. Aunque el suplemento se supone suavizó las estipulaciones, no dejó afectar las prácticas apreciadas por los trabajadores, como el control de los maquinistas de las locomotoras y la evasión de los procesos disciplinarios internos. Podemos considerar aquí que los procesos de sometimiento del sindicato por parte del gobierno y la empresa tuvieron su reacción en contra. Sin embargo, que el STFRM procediera a negociar su papel y consideración suya en la rehabilitación del sistema, puede apreciarse que fue con la finalidad de dar fin a los grupos minoritarios que buscaban también posicionarse dentro del asunto de la circular, quienes también expusieron sus opiniones sobre el nuevo reglamento.²¹⁵

²¹² Rafael Loyola Díaz... *Op. Cit.*, pp.119-120.

²¹³ Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.* p. 287.

²¹⁴ Rafael Loyola Díaz... *Op. Cit.*, pp. 121-122. Y Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.* pp. 287-288.

²¹⁵ *Cf.* Rafael Loyola Díaz... *Op. Cit.*, p.122. Y Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.* p. 288.

- Secesión de los grupos “minoritarios”.

El descontento entre los grupos disidentes con relación a la problemática planteada en párrafos anteriores, llevó a que el 31 de marzo de 1944 grupos de trenistas, conductores, maquinistas garroteros, fogoneros, pasa-carbón, patieros y similares de locomotoras salieran del sindicato ferrocarrilero para constituirse en dos organizaciones independientes al STFRM: *Fraternidad de Trenistas Ferrocarrileros Mexicanos* y la *Unión Mexicana de Hermanos Caldereros, Ayudantes y Similares de la República Mexicana*, con una organización de más de 16 mil elementos ferrocarrileros, y cuyo registro lo obtuvieron el 9 de mayo del mismo año ante la Secretaría del Trabajo, por órdenes del presidente.²¹⁶ Los objetivos de las fraternidades estuvieron en la lucha por su reconocimiento como organizaciones de trabajadores para la obtención de titularidad de contratos de trabajo por especialidad, algo que no le resultaba bien al STFRM al encontrar rivales que le disputaran la titularidad de los contratos, fue por ello que orilló a contribuir con el gobierno en el proceso de rehabilitación ante el temor que se cambiara de interlocutor de los trabajadores del riel (al STFRM por las fraternidades). En un principio el presidente logró que para el 18 julio del mismo año se firmara un pacto de no agresión entre ambos grupos. El cual no se respetó y los paros y protesta por parte de los trenistas y caldereros continuaron.²¹⁷

¿Quién estuvo detrás de la formación de las fraternidades de trenistas y hermandad de caldereros? Uno puede argüir que el poder ejecutivo y/o la gerencia de los FNM orquestaron un plan de división para introducir medidas para la reorganización de la empresa y la relación con los trabajadores (como se vio con la circular GG-96), pero dichas instituciones solamente aprovecharon la coyuntura de la secesión para establecer los cambios y someter a los trabajadores a un “pre-oficialismo” con la finalidad de vencer a los elementos separatistas en la lucha por el contrato de trabajo; otra razón detrás pudo ser el apoyo de organizaciones obreras como la CPN a las fraternidades, en un intento para contrarrestar el poder de la CTM sobre la mayoría del sindicalismo mexicano y reestructurar desde su proyecto sindical el

²¹⁶ Rafael Loyola Díaz... *Op. Cit.*, p.116-117.

²¹⁷ Rafael Loyola Díaz... *Op. Cit.*, pp. 121-131. Y *Vid.* “Editorial. El paro ferrocarrilero”. *El Informador*. Año XXVIII, Tomo C, Núm. 9447, (Guadalajara, 16 de noviembre de 1944), p.3.

movimiento obrero mexicano general.²¹⁸ Sin embargo, también fue una coyuntura aprovechada para hacer frente a las fuerzas cetemistas (eran tiempos donde el STFRM estaba afiliado a dicha central) en el área de ferrocarriles.

De acuerdo con Valentín Campa, la organización y financiamiento de las organizaciones fue auspiciada principalmente por Maximino Ávila Camacho y respaldada políticamente por sus amigos y políticos allegados al grupo maximista*. ¿Quiénes estaban vinculados dentro del asunto trenista como dentro del círculo maximista? Entre sus hombres cercanos era el Gral. Javier Rojo Gómez y el Licenciado Ezequiel Padilla, quién fue nombrado por Maximino en tiempos de su gubernatura en Puebla como el representante del estado en el DF para trámites ante el gobierno federal, quién más tarde fue secretario de Relaciones Exteriores en la presidencia de Manuel Ávila Camacho y candidato a la presidencia de la República contra Miguel Alemán, candidato del PRI. No olvidemos que también fue pieza clave para el acercamiento maximista a los ferrocarriles pudo ser posible a la posición que Padilla ostentó como secretario de relaciones del STFRM; a los interesados en apoyar al grupo de la fraternidad se le asocia Miguel Henríquez Guzmán y por mencionar algunos colaboradores de estos hombres tenemos dentro de la política ejemplos como los senadores León García y Antonio Mayes Navarro, el primero padillista y el segundo henriquista; se les suma el apoyo político económico procedente de inversionistas y contactos estadounidenses, por mencionar algunos Edward Stettinius Jr. (Secretario de Estado de los Estados Unidos) y Williams O. Jenkins.²¹⁹

²¹⁸ Además de la CPN, las fraternidades fueron apoyados en su momento por la CGT, la CROM, Federación Nacional Proletaria y otros sindicatos como el de campesinos, electricista, textil, y el Consejo Obrero Nacional. Cf. Rafael Loyola Díaz... *Op. Cit.*, pp. 131-137. Y “Sigue en pie el conflicto de los FF.CC. La fraternidad insiste en sus demandas, pero de México informa el gerente de los FF.CC. que un sesenta por ciento de trenistas ha vuelto al trabajo y que el tráfico se normaliza.”, *El Informador*. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. 9833. (Guadalajara, 10 de diciembre de 1945), pp. 1 y 6.

²¹⁹ Rigoberto Cordero y Bernal. *Maximino Ávila Camacho. El ejercicio absoluto... del poder*. (México: Fundación para la Libertad de Expresión, 2012), pp. 55-56. Valentín Campa Salazar. *Mi testimonio: experiencias de un comunista mexicano... Op. Cit.* pp.174-175. “Ultimátum de la gerencia a los ferrocarrileros rebeldes. O vuelven a sus labores o los cesan. Plazo de 48 horas. - oficialmente se dice que ya hay normalidad en varias divisiones”. *El Informador*. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. 9837 (Guadalajara, 14 de diciembre de 1945), pp. 1 y 3. Y Gloria Arminda Tirado Villegas, *Quiero morir como nací*. (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1992), p. 62. Nota: Edward Stettinius Jr. fue secretario de Estado del gobierno de Washington desde el 1 de diciembre de 1944 hasta su renuncia el 27 de junio de 1945. *Vid.* “Biographies of the Secretaries of State: Edward Reilly Stettinius Jr. (1940-1949)”. Office of the Historian. S.f.

*nota: el termino maximista se ocupa para no confundir el periodo presidencial avilacamachista.

Habiendo involucrados secretarios como Maximino (secretario de Comunicaciones y Obras Públicas) y Padilla, así como senadores, empresarios y políticos estadounidenses explicaría porqué el presidente Manuel Ávila Camacho realizó en un primer intento la conciliación por medio del pacto de no agresión, antes que buscar una medida para acabar con los grupos minoritarios. Ahora cabe responder ¿Por qué Maximino apoyó a las fraternidades?

Con una fortuna difícil de calcular, puede decirse que estaba enfocado en lograr la presidencia para el año de 1946, sin embargo, podemos confiar en la entrevista que le hizo José Valadés para el semanario capitalino *Hoy*. Maximino dejó claro que no buscaba convertirse en candidato a la presidencia, y si apreciamos que Maximino había acumulado una fortuna como un número indeterminado de negocios,²²⁰ era imponer un clientelismo que favoreciera su enriquecimiento a partir de tener protección por medio de la senda política y legal. Se decía que antes de morir un 17 de febrero de 1945, sabía que el favorito para Cárdenas como para su hermano era apoyar al secretario de Gobernación Miguel Alemán para convertirse en candidato del PRI, por lo que se dice que apoyaría a Rojo Gómez como candidato de oposición.²²¹

Con Maximino involucrado dentro del tema de la secesión de los grupos minoritarios entonces buscaba alcanzar los objetivos de establecer su cacicazgo a nivel nacional en favor de sus intereses; como extra se generó un desorden en el sistema ferrocarrilero que aparentemente no afectó gravemente al movimiento de pasaje y transporte de carga, pero sí puede brindarnos una idea sobre la búsqueda del sabotaje sobre los rieles mientras se encargó de fomentar la construcción de carreteras durante su administración en la SCOP. Es el caso de su asociación con el sueco Axel Werner Green con quién logró controlar contratos de carreteras, mejoras urbanas en el Distrito Federal y de obras de irrigación. El resultado es el giro del uso del transporte ferrocarrilero por el automotriz, algo en que Maximino buscaba aventajar en favor de sus intereses empresariales (ejemplos de contratos son la Carretera Panamericana, el tramo México a Suchiate; y la carretera México-Nautla-Poza Rica).²²²

²²⁰ *Vid.* Rigoberto Cordero y Bernal... *Op. Cit.* pp. 87- 113.

²²¹ *Ibid.* pp. 218-227.

²²² *Ibid.*, pp. 278-279. Nota: La competencia que los camiones que le hicieron en a los ferrocarriles van desde la década de los años treinta, el ejemplo es un "Informe de comisión Express que se percibió en la Agencia de Express de Esperanza, Pue. – F.C. Mexicano del Sur, con especificaciones de Meses de Junio - 1ª de 1934 - a

Con la muerte de Maximino, se alejó del mapa político la hipotética candidatura de Rojo Gómez, y el auspicio a los grupos minoritarios recayeron en manos de Ezequiel Padilla, quien buscó el apoyo de los trenistas separatistas como de los consorcios estadounidenses para lanzarse a la candidatura, lo que no fue suficiente para contener el movimiento contra el STFRM que cada vez (junto con la CTM) se sometía más a los intereses del gobierno y la gerencia en cuanto a la reorganización de la empresa, mientras que la Fraternidad de Trenistas y Hermandad de Caldereros iban debilitándose.

Para noviembre de 1945 la Secretaría del Trabajo y Prevención Social convino que, para la unificación ferrocarrilera y el fin del conflicto entre sindicato y separatistas, el subsecretario Manuel R. Palacios (que no fue gerente de los FNM hasta el periodo 1946-52)²²³ lanzó un plan que se conoció como el “plan palacios”. *El Informador* de Guadalajara, resumió los puntos que trató el plan para la unificación:

- Que la reconstrucción del sindicato se realice dentro del propio organismo.
- Que las secciones se manejen automáticamente. [podemos interpretarlo como una oferta de la empresa en la que acepta facciones autónomas siempre y cuando estén dentro de la organización y régimen sindical].
- Que se haga la fijación de un porcentaje adecuado para sostener el gobierno general del sindicato y sus secciones, etc.
- El STFRM es el titular del contrato.²²⁴

Estas disposiciones fueron rechazadas por la Fraternidad de Trenistas como la Hermandad de Caldereros. Quienes veían la unión de los ferrocarrileros únicamente con la desaparición del STFRM; la unidad solo podía lograrse con “autonomía absoluta a las especialidades que formarían Logias, Hermandades, Fraternidades y organizaciones de ayuda mutua. Otorgando

Junio – 30 - de1935.”, menciona que le exprés que sus ingresos disminuyeron hasta 60-70% por la preferencia de camiones lo que obligó a reducir el 50% de tarifa. Véase CEDIF-FSTFRMS21- Caja 38– Exp. 2179.

²²³ *Vid.* Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, p. 55.

²²⁴ “Nuevamente fue el fracaso de la unificación ferroviaria”, *El Informador*. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. [9821], (Guadalajara, 28 de noviembre de 1945), pp. 1 y 3.

a cada especialidad el derecho de contratar de cobrar cuotas, administrar de contratos, etcétera.”²²⁵

La situación escaló a su máximo punto en diciembre de 1945, cuando las prácticas de tortuguismo y los bloqueos por parte de las fraternidades fueron en aumento al punto que se empezó a utilizar fuerzas federales para resguardar estaciones como Buenavista, San Lázaro y Nonoalco, así como la imposición que viajaran dos soldados en la caseta de cada máquina para contrarrestar las protestas. También se comenzó a destituir a los ferrocarrileros que intentaran más paros, obstrucciones al servicio ferroviario o manejar trenes a velocidad mínima. Esto logró una mejoría en el funcionamiento de la empresa y obligó a prescindir de las protestas a los elementos minoritarios a quienes Luis Gómez Z. buscó su reincorporación al sindicato. Algo que Fidel Velásquez (secretario de la CTM) apoyaba ya que esto emanó de una resolución presidencial, y que llamó a la recontratación de los trenistas al sindicato, amenazando con sus puestos si trenistas y caldereros perseveraban en su actitud de protestar.²²⁶

Otra solución que se dio ante la falta de personal fue el uso de esquiroles para que los trenes siguieran corriendo por la red ferroviaria, como lo denuncia *El Informador* de Guadalajara, el 8 de diciembre:

[...] la actitud de los trenistas y caldereros dejará a los Ferrocarriles Nacionales sin personal técnico, de momento. Los miembros del Sindicato, de quienes está echando mano la Superintendencia, son trabajadores de talleres que “no tienen los conocimientos necesarios para manejar máquinas”, y conducir trenes con la pericia debida.²²⁷

²²⁵ *Ibidem*.

²²⁶ “En México decrece el problema. Tiende a normalizarse el tránsito ferroviario. Ceden la Fraternidad y la hermandad”. *El Informador*. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. [9831]. (Guadalajara, 8 de diciembre de 1945), pp. 1-2.

²²⁷ “No hubo ayer trenes a México. La Hermandad está firme en su actitud. No manejará ningún convoy. El sindicato no tiene personal suficiente, ni eficiente, para subsistir al otro”. *El Informador*. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. [9831]. (Guadalajara, 8 de diciembre de 1945), p.1.

Todas las acciones mencionadas anteriormente funcionaron para que, de los ocho mil integrantes de la Fraternidad de Trenistas y Hermandad de Caldereros en conjunto, hayan vuelto al trabajo el 60% de sus integrantes según los datos de la gerencia de Pablo Hernández. No obstante, persistían puntos de protestas en lugares como Guadalajara, Puebla y Monterrey, incluso persistían protestas en las redes del Ferrocarril Sud-Pacífico y el Ferrocarril Mexicano. Las represiones a los trenistas y caldereros fueron denunciadas y los elementos minoritarios fueron respaldados por la Federación Nacional Proletaria quienes organizaron un mitin el 9 de diciembre de 1945 en la Arena México donde asistieron organismos sindicales afiliados a la CROM, CGT, campesinos, electricistas, de la industria del tejido de la lana, del comité ejecutivo de la CPN y el Consejo Obrero Nacional. En ello se tomaron las siguientes resoluciones:²²⁸

- Constituir el comité de Defensa de los Caldereros y Trenistas, para canalizar toda cooperación de las fuerzas populares y sindicales en pro de la causa de los trenistas y caldereros.
- Prestar completa solidaridad en el conflicto, pidiendo al comité central de la Confederación Proletaria Nacional que pugne por una huelga general en apoyo de la mencionada causa, por ser caso de trascendencia máxima para el movimiento obrero del país.²²⁹

Aunque había elementos que abandonaban las filas, había también elementos ferrocarrileros como por ejemplo los mecánicos de los talleres de Durango quienes pararon de trabajar en apoyo a la Hermandad de Caldereros; por otro lado, se recibió noticias que, en Orizaba, un grupo de electricistas afiliados a la CROM, acordaron suspender el servicio de luz y energía. La continuación de estos eventos condujo a que, a partir del 14 de diciembre a las cero horas, la Gerencia de los FNM había impuesto un ultimátum de 48 horas para que los elementos

²²⁸ “Sigue en pie el conflicto de los FF.CC. La fraternidad insiste en sus demandas, pero de México informa el gerente de los FF.CC. que un sesenta por ciento de trenistas ha vuelto al trabajo y que el tráfico se normaliza.”, *El Informador*. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. 9833. (Guadalajara, 10 de diciembre de 1945), pp. 1 y 6.

²²⁹ *Ibidem*.

trenistas y caldereros volvieran al trabajo, caso contrario serían destituidos del servicio de los ferrocarriles.²³⁰

Puede parecer que el ultimátum fue acatado por los elementos de las fraternidades, si se basa en los datos que rodean al caso de los Trenistas y Caldereros de la división Aguascalientes:

- De 82 similares de escalafón, 70 ya estaban trabajando.
- De 507 caldereros y ayudantes, 475 ya estaban trabajando.
- De 49 fogoneros, 42 ya se encontraban trabajando.
- 11 maquinistas de camino de los cuales todos se reintegraron al servicio.²³¹

Los datos dejan claro la reincorporación de los elementos que protestaban a la empresa, pero ¿Realmente fue un acatamiento voluntario? Los trenistas y caldereros se protegieron en la CPN para solicitar su reincorporación sin represalias y sin que les obligaran a renunciar a sus organizaciones; esto por el temor de sufrir las represalias denunciadas contra el STRFM, pues se informaba de aquellos actos para obstaculizar su reincorporación.²³² En un manifiesto que denunciaba la falsedad de un regreso a la normalidad en el sistema ferroviario, pese al esquirolismo y el uso de fuerza federales para el funcionamiento de las máquinas, siendo estos últimos elementos mencionados los que han auxiliado a los líderes de la CTM a ejercer violencia contra sus elementos, “rompiendo las puertas de los domicilios particulares de los trabajadores y maltratando a sus familias, [¡obligan a nuestro personal a trabajar a fuerza mediante todos los medios de coacción inimaginables!]”; además de obligar a los jubilados a manejar los trenes so pena de cancelar su jubilación.²³³

El sindicato se expresó en un manifiesto a la nación un 12 de diciembre, en el que negaban que hubieran forzado a nadie a reintegrarse o permanecer fuera de su sindicato; aunque

²³⁰ “Ultimátum de la gerencia a los ferrocarrileros rebeldes. O vuelven a sus labores los cesan. Plazo de 48 horas. - oficialmente se dice que ya hay normalidad en varias divisiones” *El Informador.... Op. Cit.*, pp. 1 y 3.

²³¹ “Tienden a una rápida solución el conflicto de los ferrocarriles. Vuelven rieleros a sus puestos. Están atendiendo, dícese el llamado que les hizo la Gerencia General”. *El Informador*. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. 9839. (Guadalajara, 16 de diciembre de 1945), pp. 1-2.

²³² *Ibidem*.

²³³ Fernando Trejo y Fidel Tavares. “Fraternidad de Trenistas Ferrocarrileros Mexicanos. A la opinión pública. Diciembre 12 de 1945”, en Berta Ulloa y Joel Hernández Santiago (coord.). *Planes de la Nación Mexicana. Libro Once*. (México: Edición del Senado de la República LIII Legislatura, 1987), pp. 217-218.

también denunciaron que los miembros de la Fraternidad de Trenistas y Hermandad de Caldereros han sido responsables por accidentes como el ocurrido en el tren número 52 de carga en Toluca el día 11 de diciembre, el incidente de los trenes de pasajeros 30 y 32 que “la tripulación evitó esta catástrofe, y la quema del puesto entre los kilómetros 6 y 7 del ramal Zacatlán” (solo por mencionar algunos). Se incorporan las denuncias contra las fraternidades las del Senador Vidal Díaz Muñoz en la sesión pública ordinaria del 14 de diciembre en la Cámara de Senadores, donde menciona el asesinato en Aguascalientes de un “viejo ferrocarrilero, de un conductor que no quiso sumarse al paro”.²³⁴

Un destacado ferrocarrilero regiomontano de nombre Luciano Cedillo, denunció que en todo el sistema hubo enfrentamientos armados donde resultaron muertos varios compañeros, hayan sido pro sindicato o separatistas; entre las víctimas se encontraban hasta miembros separatistas como el caso de un mayordomo de patio de Monterrey de nombre Raúl Meza, que en un intento por atacar a un superintendente de apellido Martínez, recibió por accidente fuego amigo, provocándole una herida en el cuello y falleciendo en el instante.²³⁵

Es un hecho que tanto Trenistas como Sindicato realizaron eventos coercitivos unos contra otros, y el supuesto triunfo del STFRM se debe a que el gobierno siempre estuvo de lado de las organizaciones obreras que se afiliaban al gobierno por medio de la CTM; en contraste a la Fraternidad de Trenistas y Hermandad de Caldereros quienes encontraron una fortaleza en el cumplimiento de sus demandas en los proyectos de Maximino Ávila Camacho, que solo se vieron debilitados con su muerte y la ausencia de líderes afines a los intereses e ideales partidistas del PRM. En cualquier caso, la disciplina del ultimátum acompañado de represalias a quienes protestaban fue exitoso para la reincorporación de los trenistas, a quienes se les hizo firmar una nota en la que se reintegraban al sindicato, como el siguiente ejemplo:

²³⁴Luis Gómez [Zepeda], Valentín Campa Salazar et. al. “Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros. A la Nación, al movimiento Obrero. Diciembre 13, 1945”. En Berta Ulloa y Joel Hernández Santiago (coord.) ... *Op. Cit.*, pp. 219-221. Y Cámara de Senadores del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, XXXIX legislatura. “Sesión pública ordinaria celebrada el 14 de diciembre de 1945”. *Diario de los debates*, Año III, Tomo III, número 19. (México, D.F., 14 de diciembre de 1945), p.10.

²³⁵ Luciano Cedillo. “Las luchas ferrocarrileras de 1948-1954” en *Los ferrocarrileros hablan. Cuadernos del CIHMO*. (Año 1, núm. 1. Puebla: Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias, Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero, 1983), p.136.

Hago constar que reingreso al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana por mi entera y libre voluntad.

Puebla, Pue., diciembre 18 de 1945.

[Lugar y fecha]

[Firma de Dimas Rodarte Salas]²³⁶

Tras los eventos de aquel diciembre, la Fraternidad de Trenistas y Hermandad de Caldereros se debilitaron a tal punto que, para el 10 de mayo de 1946, la gerencia de los FNM pudiera modificar las reglas en favor del STFRM, tal como los artículos 111 y 186 del reglamento de trabajo en donde quedó marcada la preferencia para los puestos ferroviarios en favor de sus miembros²³⁷, lo que perjudicó a los grupos minoritarios quienes no tardaron en denunciar en los periódicos que los atropellos del STFRM a los “catorce mil trenistas y caldereros” (dicho solamente en esas fechas como algo simbólico sobre la realidad que las fraternidades fueron lentamente disueltas) son responsabilidad del presidente de la República. Se destacó en el mismo mensaje el siguiente fragmento del comunicado:

[...] Al obligarse a catorce mil trenistas y caldereros por medio de coacción más espantosa a ingresar a viva fuerza a las filas del sindicato cetemista [...] con efectos retroactivos por orden escrita de la gerencia [...] catorce mil hogares de trabajadores mexicanos que rehúsan doblegarse a la tiranía cetemista, sucumban por la miseria, además de ocasionar el desquiciamiento total de los servicios ferrocarrileros por el desplazamiento de los trabajadores técnicos calificados [...] en el sentido de que estos atropellos están ordenados personalmente por usted [...].²³⁸

Finalmente se dio la “solución” definitiva (con intervención del secretario del trabajo, Francisco Trujillo Gurría) para que tanto el sindicato como las fraternidades se comprometieran a acatar el arbitraje del presidente, quién resolvió el 20 de julio de 1946 que

²³⁶ CEDIF-FSTFRMS21- Caja 108- Exp. 6478.

²³⁷ “Tendrán preferencia los trenistas sindicalizados”. *El Informador*. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. 9984. (Guadalajara, 11 de mayo de 1946), p. 3.

²³⁸ Fernando Trejo y Fidel Tavares, "Fraternidad de Trenistas Ferrocarrileros Mexicanos" "Unión Mexicana de Hermanos Caldereros, Ayudantes y Similares". *El Informador*. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. 9984. (Guadalajara, 11 de mayo de 1946), p. 8.

el titular del contrato colectivo de la rama ferroviaria sería para el STFRM mientras que se estipuló la cancelación del registro a la Fraternidad de Trenistas Mexicanos y Unión Mexicana de Hermanos Caldereros, Ayudantes y Similares. Todos los miembros de las organizaciones desaparecidas fueron reinstalados por orden presidencial, excepto sus principales dirigentes: Fernando Trejo, José G. García, Manuel Mirón Rosales, Francisco Sandoval, Fidel Tavares Guerrero, Manuel Montemayor y Ramón F. López;²³⁹ Luciano Cedillo menciona otros dos: [Guadalupe] Guzmán y Francisco Sandoval Débora. Algunos de ellos volvieron al sindicato pese a la gravedad de “su delito” tal como “Manuel Mirón, fue poco después Secretario General de Ajustes del Sindicato y Pancho Sandoval Débora”, que al parecer de Cedillo estaba vinculado dentro de la empresa de los FNM al menos hasta los años ochenta (fecha en que se registra su testimonio);²⁴⁰ Por su parte Fidel Tavares se volvió un allegado de Jesús Díaz de León, por tanto en miembro del Grupo Sindical Moralizador Ferrocarrilero “14 de octubre”, y más tarde en su presidente para 1955.²⁴¹

La secesión de los grupos minoritarios dejó como resultado una supuesta victoria para el sindicato en el sentido que conservó el supuesto “monopolio” del contrato colectivo del trabajo,²⁴² consolidándose como el único sindicato de la industria ferroviaria, a costa que el gobierno se introdujera todavía con mayor fuerza a la reorganización de la empresa, así como en asuntos sindicales. Pero representó una derrota que a corto plazo surtió efecto en favor de un control gubernamental en el sindicato, tal y como Arturo Valencia lo describe:

²³⁹ Rafael Loyola Díaz... *Op. Cit.*, p. 151.

²⁴⁰ Luciano Cedillo ... *Op. Cit.*, p. 137.

²⁴¹ Circular firmada por Ricardo Velázquez V. (Secretario General), “Circular Núm. 27”, 20 de abril de 1955. CEDIF-FSTFRMS21- Caja 4 – Exp.128.

²⁴² Decimos supuesto monopolio por una pequeña excepción, la formación del “Sindicato Único de Cargadores, Estibadores de Piña, Plátano, Productos Agrícolas de la Región, el Comercio General, Bodegas y Patios de los Ferrocarriles Nacionales de México y Almacenes de Loma Bonita, Oax.”, formado el 28 de enero de 1948 por un conjunto de 68 personas en el municipio del mismo nombre, adherida en un principio a la Confederación Única de Trabajadores (CUT). Aunque tenía dos sindicatos predecesores: El Sindicato Único de Cargadores, Estibadores de Piña, Plátano y productos Agrícolas y Cargas en Generales de la Región de Loma Bonita, Oax. Y el Sindicato de Cargadores del Comercio General, Bodegas y Patios de los Ferrocarriles Nacionales de México y Almacenes de Loma Bonita, Oax., Esto nos permite cuestionar hasta qué punto alcanza el STFRM su capacidad de control total de los trabajadores ferrocarrileros en el país, cuando menos en los FNM. Podríamos considerar por el hecho de adherirse a la CUT bajo dirección de Gómez Z., podemos decir que por lo menos el control de los ferrocarrileros (quienes sean ferrocarrileros en aquel pequeño sindicato local), están controlados por una acción intersindical por Gómez Z. y su grupo Hidalgo 96 (gomezetistas). *Vid.* “Acta Constitutiva” [Archivo PDF], 28 de enero de 1948. “Acuerdo de registro sindical” [Archivo PDF], 22 de abril de 1948 y “Estatutos”, [Archivo PDF] en CFCLRL, registro 184, exp. 184. [Consultado 11 de febrero de 2025].

La derrota del movimiento gremial de 1942-1945 [...] significó la imposibilidad de contar con un sindicato independiente y debilitó al STFRM, pues tuvo que renunciar a su independencia en aras de conservar la titularidad del contrato colectivo y el monopolio sindical [...] tampoco la empresa resultó “vencedora” en este conflicto; en última instancia, sí hubo un ganador éste fue el gobierno federal, que obtuvo mayor control sobre la dirigencia de uno de los sindicatos más influyentes dentro del movimiento obrero.²⁴³

No representó una derrota absoluta del sindicato frente al gobierno si consideramos al charrazo a las oficinas del STFRM de 1948 como el punto de inflexión que definió los símbolos y patrones históricos que influyeron en la historia de las organizaciones obreras en México, sin embargo, debemos considerar la disputa intergremial que suscitó en las entrañas del sistema ferrocarrilero nacional como un paso más del gobierno para el sometimiento del sindicato a un oficialismo en beneficio de las políticas mexicanas en detrimento de los intereses de la lucha obrera ferrocarrilera.

2.2.3. El “Sexenio negro” obrero (el trato obrero alemanista).

El gobierno de Miguel Alemán fue en palabras de Mario Gill como el “sexenio negro para el movimiento obrero mexicano”, un periodo de vergüenza por haber tolerado a un gobierno no de una ideología alemanista, sino una pandilla (como lo había dicho Manuel Ramírez Vázquez, secretario del Trabajo del sexenio alemanista) cuyas intenciones eran “promover la industrialización del país a toda costa”, aplicando una “política de altos beneficios para empresarios y congelación de salarios y derechos para los trabajadores”.²⁴⁴ Para evaluar las características de la relación general que el gobierno de Alemán tuvo con los movimientos obreros, vale la pena sintetizar las ideas que Saúl Escobar Toledo aporta a la discusión del movimiento sindical mexicano durante aquel sexenio, en su obra *El camino obrero. Historia*

²⁴³ Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, p. 290.

²⁴⁴ Mario Gill. *Los Ferrocarrileros... Op. Cit.*, p. 155.

del sindicalismo mexicano, 1907-2017: El gobierno de Miguel Alemán se caracterizó por un régimen antidemocrático, con una “política de garrote” anti obrera, que conspiraba contra los movimientos disidentes acompañados por la complicidad de los dirigentes sindicales que eran afines al gobierno. Dicha política tuvo su objetivo de aplacar las protestas obreras producto de la caída salarial que se agravó tras la devaluación del peso en 1948; adoptando así tres elementos fundamentales para el éxito de la “política de garrote”:

[...] primero, la consolidación del monopolio político en manos del naciente PRI; segundo, la puesta en práctica de un modelo económico de fomento a la inversión privada y extranjera, y tercero, la eliminación de las disidencias sociales en el campo y la ciudad.²⁴⁵

Como resultado, se conformó el modelo sindical “charro” definitivo que no fue posible sin el tratamiento del gobierno al que analógicamente Escobar Toledo calificó como un “Estado porfiriano, más que al de un régimen *revolucionario*. En 50 años la historia parecía haber dado un giro completo para llegar al mismo punto de partida”.²⁴⁶ La visión de Gill y de Escobar Toledo coincide en el trato que los obreros recibieron, ambos nos brindan un panorama general para analizar el proceso en el que la política alemanista se aplicó.

A estas visiones se le suma la de Luis Medina en *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1940-1952. Civilismo y modernización del autoritarismo*, al iniciar su cuarto capítulo que habla sobre el charrismo sindical, retoma el objetivo de Alemán para la construcción de una economía moderna en el país basada en la “iniciativa y las inversiones privadas y en una actividad rectora del estado que, a través del control de las industrias básicas, fomentara la actividad económica general”. Solo estas visiones se verían contrastadas un sindicalismo independiente y fuerte que simpatizó por defender la soberanía nacional de las principales industrias (en aquel entonces las principales industrias eran ferrocarriles y petróleos), y para garantizar la iniciativa privada y proteger la “tasa de

²⁴⁵ Saúl Escobar Toledo... *Op. Cit.*, pp. 79-84.

²⁴⁶ *Ibid.* p. 83. Nota: Saúl Escobar Toledo ocupa la analogía para referirse a los tratos que sufrieron los Mineros de Nueva Rosita que marcharon en protesta hasta la ciudad de México sin embargo, la analogía es válida para referirse al trato que el gobierno alemanista ofreció a los movimientos disidentes.

utilidades y de capitalización [...] para hacer a México atractivo a los inversionistas nacionales y extranjeros”, durante sus primeros tres años de gobierno se enfrentó a los principales sindicatos poderosos, estos eran el de petroleros y ferrocarrileros.²⁴⁷

- La respuesta de la izquierda

Las hostilidades de Alemán hacia los obreros comenzaron desde el discurso oficial cuando dejó definida su postura contra el sindicato de petroleros, el sindicato de ferrocarrileros; a mediados del mes de diciembre de 1946 se presentó un paro de labores en varias secciones del Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM), entre ellas su sección 34, que era correspondiente a la refinería que se localizaba en Azcapotzalco. La respuesta del presidente fue el envío de tropas para reprimir el movimiento y los petroleros de aquella sección y la orden de detención y despido de los principales líderes petroleros. El STPRM había llamado a una huelga de solidaridad que no fue respondida particularmente por la CTM (confederación a la que estaba afiliada el sindicato), ni por obreros miembros del PCM, partido político que acusaba al STPRM de ser seguidores de Valentín Campa. Esto provocó la salida del sindicato petrolero de la confederación.²⁴⁸

Esto deja ver varios puntos descubiertos en el evento y a considerar para el resto del análisis del sexenio alemanista: el próximo acercamiento de la CTM al gobierno de Alemán como herramienta para la aplicación de la “política de garrote” contra los sindicatos identificados como “subversivos”, y el apoyo del PCM a la política de Alemán al comienzo de su administración.

El panorama de la izquierda mexicana en este sexenio era demasiado complejo y heterogéneo, la mayoría de las izquierdas veía la “modernización capitalista” como deseable, mientras cumpliera con la inversión en la manufactura e infraestructura para la autonomía

²⁴⁷ Luis Medina... *Op. Cit.*, pp. 177-179. Nota: En todo el sexenio, Alemán fue en contra de las protestas sindicales; que Medina se refiera a sus tres primeros años solamente, es por considerar que fueron el tiempo más difícil para los obreros durante su sexenio.

²⁴⁸ Valentín Campa Salazar. *Mi testimonio: experiencias de un comunista mexicano ... Op. Cit.*, s.n.p.197. Barry Carr. *La izquierda mexicana a través del siglo XX*. (México: Era, 1996), pp. 173 y 364. Saul Escobar Toledo... *Op. Cit.*, pp. 79-80. Y Mario Gill. *Los Ferrocarrileros...* *Op. Cit.*, p.134. Nota: se reitera al lector que recuerde la expulsión en 1940 de Valentín Campa del PCM. Como se aclaró en la nota al pie de página 47 en el primer capítulo.

del país; cabe aclarar que esta se buscaba fuera acompañara la protección del nivel de vida del obrero y del campesino. Para lograr dicho objetivo, se formaron dos principales corrientes: El PCM y los lombardistas, cetemistas, entre otros. Quienes minimizaban los problemas que afectaban al pueblo mexicano, además de responsabilizar a los socialistas y sindicalistas de sacrificar los objetivos a largo plazo de “independencia económica y emancipación” con sus insistencias de luchas a corto plazo, para mejora de salarios y condiciones de trabajo; por otro lado, “los socialistas independientes se preocupaban por el continuo deterioro de las condiciones de vida de los pobres urbanos y rurales”.²⁴⁹

Aquellas cualidades anti-independentistas caracterizaban las intenciones de los dirigentes del PCM produjeron la simpatía de aquel partido sobre Alemán, quien además era visto como el representante del triunfo, para una supuesta fuente estadounidense, [los comunistas] eran los más entusiastas en los comités pro-alemán. Quien esto escribe no comparte del todo esta tesis con base en el testimonio de Mario Gill, una mayoría del partido estuvo en contra del apoyo que Dionisio Encinas (secretario general junto con su contingente) se mostró abiertamente a Miguel Alemán a cambio de cinco curules en el congreso para el partido.²⁵⁰

Un elemento más que apoyó al régimen alemanista fue Vicente Lombardo Toledano, que en aquel entonces estaba en el camino por formar su propio partido político, que más tarde se denomina Partido Popular. Lombardo se había unido al grupo de simpatizantes entre cetemistas, quienes combatieron (lombardistas como encinistas) a un grupo de disidentes cetemistas que formaron la CUT en marzo de 1947 en respuesta al grupo dominante de Velázquez-Amilpa. Aunque para 1948, se vivió el distanciamiento entre la CTM del PCM como de Lombardo, este último fue expulsado de la central obrera en enero; y Fernando Amilpa, entonces secretario general de la confederación había atacado desde agosto de 1947 la creación del Partido Popular, advirtiendo a los miembros cetemistas de no dejar el PRI por el partido de Lombardo Toledano.²⁵¹

²⁴⁹ Barry Carr... *Op. Cit.*, pp. 161. Nota: Lo que Barry Carr define como “modernización capitalista” vale la pena recordar, en este trabajo se ha empleado desde el primer capítulo, ha sido implícito en nombrarlo modernización nacionalista-corporativista. *vid. supra* Sobre el concepto de modernización ferroviaria en México y 1.3 Reflexiones sobre los proyectos de modernización.

²⁵⁰ Barry Carr... *Op. Cit.*, p.160 y Mario Gill. *Los Ferrocarrileros... Op. Cit.*, p. 144.

²⁵¹ Barry Carr... *Op. Cit.* pp. 160-177.

Las hostilidades a los movimientos obreros por parte del gobierno y la CTM condujeron poco a poco a los elementos proindependentistas de la clase obrera mexicana a reconsiderar una vía alterna para la organización de nuevas centrales obreras no oficialistas. Estos elementos independentistas se concentraban en las grandes industrias (ferrocarrileros, petroleros, mineros, etc.) quienes enfrentaron a una CTM que abarcaba obreros que generalmente eran de la industria privada. La alta consciencia combativa de los sindicatos de las grandes industrias amenazó el proyecto económico alemanista, por lo que el presidente se vio en la obligación de demostrar que las empresas como ferrocarriles y petróleos (industrias nacionales) “habían adquirido un valor diferente en la medida que tendrían que subsidiar al sector privado de la economía con bajos fletes y combustibles baratos, en detrimento, claro está de sus obreros”.²⁵²

A principios de la administración alemanista, la CTM había perdido importantes organizaciones obreras desde lo local a lo nacional, por ejemplo, la FROC Puebla se afilió a la CPN, en Veracruz la mayoría de la fuerza laboral se pasó a la CROM y la relación con los trabajadores portuarios cada vez era más frágil; por su parte el STMMSRM, y el STPRM y eran independientes a la CTM y en febrero de 1947, antes del IV Congreso Nacional, el sindicato de telefonistas y la Alianza de Tranviarios abandonaron la confederación.²⁵³

El último sindicato pesado en separarse de la CTM fue el de ferrocarrileros, quienes ya sentían las hostilidades de parte de la CTM y el gobierno, cuando apoyaron a un grupo de ferrocarrileros encabezados por el gánster Manuel Moreno Cárdenas quienes fueron recibidos en el discurso de Lombardo Toledano en el IV Congreso Nacional, como de la dirección del Sindicato Ferrocarrilero; el grupo de Gánsteres de Moreno fue aislado de la comunidad ferrocarrilera y Luis Gómez Zepeda (con apoyo de un gran sector de izquierda no solo elementos del STFRM sino de otras organizaciones como telefonistas y tranviarios, entre otras) preparó su contrataque ante las agresiones al disputar las elecciones de la secretaría general de la CTM contra Fernando Amilpa, quien contaba con el apoyo de Fidel

²⁵² Luis Medina... *Op. Cit.*, pp. 178-179.

²⁵³ Barry Carr... *OP. Cit.*, p.173.

Velázquez e incluso del PCM; las hostilidades al grupo de Gómez Z fueron también contra las organizaciones que le apoyaban, incluso expulsándolas de la CTM.²⁵⁴

La elección de Fernando Amilpa y la constante narrativa anticomunista de la CTM, dio la llave para que el STFRM se distanciara de ésta, y fuera una de las organizaciones que promovió la Confederación Única de Trabajadores (CUT, 20 de marzo de 1947) además de conformar una unión de sindicatos industriales a lo que Barry Carr llamó como el Pacto Tripartida, conformado por los sindicatos ferrocarrileros, petroleros y mineros, como oposición a la organización cetemista Velázquez-Amilpa y al imperialismo estadounidense; para marzo de 1948 la Alianza de Obreros y Campesinos de México (AOCM) reunió una coalición de campesinos y agrícolas pertenecientes a federaciones disidentes de la CTM en Veracruz, Baja California, Sonora y Yucatán, apoyados por el Partido Comunista, entre todas estas fuerzas (la CUT, AOCM y el Pacto Tripartida) conformaban una unión de cuatrocientos mil elementos contra los cien mil que quedaban en la CTM; el último intento por hacer oposición al oficialismo fue la unión de la AOCM con Petroleros y Mineros para la formación de la Unión General de Obreros y Campesinos Mexicanos (UGOCM) en 1949, en un momento en que se debilitó definitivamente el movimiento opositor obrero que en algún tiempo temió la administración alemanista por su actividad independiente y anti oficialista.²⁵⁵ La reacción de Miguel Alemán no tardaría en efectuarse y para alcanzar el objetivo de su proyecto económico, implicaría rescatar a la CTM por su corriente oficialista que le permitiría alinear a los trabajadores de las grandes industrias, esto dio como resultado la colocación de dirigentes que fueran afines a sus intereses, por medio de golpes a las secretarías generales de los sindicatos que se conocieron como charrazos y cuya definición comenzó por los eventos de represión a los ferrocarrileros de 1948 y que marcó un antes y un después dentro de la historia sindical del país.

²⁵⁴ Barry Carr... *Op. Cit.*, pp. 173-174 y Valentín Campa, *Mi testimonio: experiencias de un comunista mexicano...* pp. 197-199.

²⁵⁵ Barry Carr... *Op. Cit.*, pp. 174-177. Y Mario Gill. *Los Ferrocarrileros...* *Op. Cit.*, p. 147.

- El charrazo al STFRM y eventos posteriores.

Para alinear a los trabajadores del país, se debía comenzar el golpe con uno de los sindicatos más grandes y poderosos del país, por no decir que el mayor de todos, dado el peso que representaba la industria ferrocarrilera a mediados del Siglo XX. Los eventos acontecieron a partir de 1948 e involucra la salida de Gómez Z. de la secretaría general y la elección de Jesús “El Charro” Díaz de León como el nuevo secretario²⁵⁶; y la devaluación del peso que generó un descontento entre toda clase de trabajadores del país.

Debemos preguntarnos ¿Quién fue Jesús “El Charro” Díaz de León? sus inicios como ferrocarrilero fueron en 1918, llegando a ser maquinista de la división Querétaro, fue partícipe de la revolución durante los combates de Ocotlán, [Jalisco], en marzo de 1924 (tiempos del conflicto conocido como Rebelión delahuertista, entre finales de 1923 y mediados de 1924²⁵⁷), y como maquinista en el tren de Pablo M. Hernández durante la rebelión escobarista de 1929. En 1943 fue presidente de la V Gran Convención Ferrocarrilera y supo estar del lado del sindicato durante la escisión de los trenistas, aunque nunca dejó de tener contactos por cuantos bandos existían en el sindicato: fue aliado de Juan Gutiérrez y Valentín Campa en 1942; y pese a no ser miembro fraternalista, tenía relaciones con Fidel Tavares, quién después de ser expulsado de los ferrocarriles y el sindicato, ya mencionamos que había sido presidente del movimiento “14 de octubre”. Cuando llegó a la gerencia en 1948 se creía que era un “paniaguado” de los gomezetistas, pues en un principio asumió el discurso de la CUT, hasta que lo cambió por el discurso nacionalista revolucionario y el anticomunismo.²⁵⁸

Posterior a la toma de posesión de “El Charro” (febrero) se dio la devaluación del peso de julio de 1948, tiempo en que el dólar pasó de valer \$4.85 pesos hasta un valor de \$8.65 pesos. Esto afectó a los medianos industriales, los consorcios estadounidenses desalojaban del

²⁵⁶ Nota: A Díaz de León le decían el Charro por su gusto por el deporte nacional de la charrería, además que solía vestirse como charro. Esta característica particular del ferrocarrilero fue un símbolo muy fuerte como para caracterizar a la acción de someter a un sindicato a intereses patronales como el “charrismo” sindical; y “charrazo” para los golpes sindicales. *Vid.* Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, pp.292-293.

²⁵⁷ *Vid.* Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.*, pp. 104-108.

²⁵⁸ Sergio Mastretta, *El charrazo en el STFRM: para una semblanza de Jesús Díaz de León.* (Dirección de Estudios Históricos del INAH, s.f.), s.n.p. 20-21.

mercado a los industriales mexicanos y, lo más importante, trajo un incremento para la subsistencia y generó carestía en la vida en las clases trabajadoras mexicanas. Centrales como la CPN y la CTM respaldaron la política económica del gobierno, al no plantear reivindicación salarial, fue el relativo silencio que auguraba en el resto de los gremios que el gobierno consideraba combativo; sumado que la coalición de sindicatos industriales organizó los preparativos para una manifestación que se efectuó el 21 de agosto. Es por lo que el gobierno debía asestar un golpe que pusiera en orden a los sindicatos de las industrias más importantes para los asuntos nacionales (principalmente FNM y PEMEX), siendo elegido el STFRM por la importancia de la empresa como de la capacidad de lucha y tamaño de la agrupación.²⁵⁹

Díaz de León no tenía el mismo peso que poseía Gómez Z. como prestigio dentro de las filas sindicales, lo que puede explicar el éxito del mitin (era el orador que encabezaba la protesta) a partir de la imagen que aún preservaba después de su paso por la secretaría. Esto disgustó al presidente quién había externado a Díaz de León su indignación y, tras ello, condujo a una ofensiva gubernamental contra el grupo anti oficialista, e inició el comienzo de una campaña violenta y anticomunista de la nueva secretaría general del sindicato para manchar y contrarrestar la imagen de Luis Gómez Zepeda (lo que serviría para su beneficio personal, además). Los esfuerzos por demeritarlo se vieron fortalecidos hacia el mes de septiembre, cuando este cometió un error al asistir a presentar una serie de conclusiones en una convención de la CUT, sin corroborarlo con el comité ejecutivo del STFRM.

De esa forma, tuvo cabida la denuncia por parte Díaz de León contra Gómez Z. y Pedro Sánchez Castoreña (exsecretario de finanzas del sindicato) por el supuesto desfalco de 206,000 pesos; aunque realmente este dinero fue utilizado para que se efectuara el congreso constituyente de la CUT, el cual fue aprobado por los representantes de todas las secciones. En un principio Díaz de León sugirió la efectuación de una auditoria y como un asunto interno del sindicato, sin embargo, cambió de opinión y levantó la denuncia ante la Procuraduría de Justicia del Distrito Federal, cuyo procurador era en aquel entonces Carlos Franco Sodi, quién no vio el acto como una forma de inmiscuirse en los asuntos internos del sindicato... todo lo

²⁵⁹ Luis Medina... *Op. Cit.*, p. 186. Y Valentín Campa Salazar. *Mi testimonio: experiencias de un comunista mexicano...* *Op. Cit.*, pp. 199-201 Nota: El grupo de medianos industriales son datos que Domingo Lavín líder de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA), compartió con Valentín Campa.

contrario, fue el comienzo de la intervención del estado en los asuntos sindicales; además que este acto agradó al poder público y estableció un compromiso entre Alemán y Díaz de León.²⁶⁰

La respuesta de los miembros del comité general se presentó entre los días 12 y 13 de octubre de 1948, suspendiendo a Díaz de León del cargo de secretario general, dejando en su lugar a su suplente, Francisco Quintana Medrano. Pero “El Charro” a las 11 horas del día 14 del mes se lanzó decidido a tomar el edificio de la sede del sindicato que se ubicaba en Hidalgo 59, así como las oficinas de las cuatro secciones que se encontraban en la ciudad de México (15, 16, 17 y 18), sacando de las instalaciones a todos los miembros tanto de los comités generales como locales; los edificios se mantuvieron intervenidos por las fuerzas policiacas y charras por varios días. Para lograr aquel cometido, Díaz de León tuvo el apoyo de fuerzas policiacas vestidas de civiles, obreros cetemistas dispuestos por Fernando Amilpa y un grupo de talleristas de Nonoalco; el golpe estuvo dirigido por el coronel (y senador) Carlos I. Serrano, íntimo amigo de Jesús Díaz de León. Este evento lo bautizó el grupo del “Charro” como la “revolución del 14 de octubre”, cuyo término fue enunciado por primera vez en el periódico *Unificación ferroviaria* por Francisco Schroeder Calderón (secretario charro de organización, propaganda y Educación) un 31 de noviembre del año en que ocurrió el charrazo.²⁶¹

Tras la toma de las oficinas sindicales los líderes sindicales depuestos presentaron ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social que las autoridades intervinieran para la deposición del “Charro”. No obstante, el 27 de octubre el gobierno le reconoció como el Secretario General del STFRM, y siendo el día 4 de noviembre notificó a la gerencia de los FNM (a cargo de Manuel R. Palacios) los nuevos elementos del comité ejecutivo; el cuerpo general de ajustes; la comisión coordinadora de contratos; comisión mixta general de apelaciones disciplinarias; y la comisión mixta de higiene, seguridad, hospitales y servicio médico. Se desconoció a Francisco Quintana como secretario general del sindicato y se desconoció la relación entre la CUT y el sindicato. Por otro lado, entre las secciones se secundó el

²⁶⁰ Luis Medina... *Op. Cit.*, pp. 186-188. Arturo Valencia Islas... *Op. Cit.* p. 292. Y Circular firmada por Rogelio Flores Zaragoza, Victoria Osuna, Eugenio Valle Aguirre y Emilio. “Circular. A todos los secretarios locales y presidentes de comités locales de vigilancia y fiscalización. Secciones, sistema”, 12 de noviembre de 1948 en CEDIF-FSTFRMS21- Caja 4 – Exp.128

²⁶¹ Barry Carr... *Op. cit.*, p.180. Mario Gill. *Los Ferrocarrileros...* *Op. Cit.* p. 150. Sergio Mastretta... *Op. Cit.*, s.n.p. 3, 13-14 Y CEDIF-FSTFRMS21- Caja 4 – Exp.128.

movimiento o se mantuvieron indiferentes a este en un principio, por un gran número de secciones en todo el territorio nacional, esto ocurría por el hecho de compartir los ideales “moralizadores” del reconocido líder sindical o lo hacían por el hecho de tener un problema con el grupo gomezetista, como el caso de la Sección 21 (Puebla), Guillermo Treviño se convirtió en el secretario local y más tarde reconocido por la administración sindical de Díaz de León, y no necesariamente por coincidir en ideas (se explicará en el siguiente capítulo).
262

En cuanto al apoyo, podemos indicar que en un principio muchos ferrocarrileros siguieron al “charro”, según Luciano Cedillo:

[...]siguieron de buena fe a Díaz de León porque enarbolaba una bandera muy noble: moralización del sindicato; y la verdad de las cosas que había motivos. En el Sindicato había corrupción; por ello, como él enarboló la movilización, tuvo éxito porque en realidad lo siguieron los compañeros [...]²⁶³

Podemos considerar cierto el testimonio considerando que hay evidencia en el hecho que las secciones locales habían depuesto a sus representantes de sección de no ser que no todos los ferrocarrileros les apoyaban, y la buena fe se refuta con el testimonio de José López Escamilla: “lo apoyaron los paileros y los trenistas que habían perdido el movimiento de 1945. Todas las demás especialidades apoyaron al sindicato”. Lo que resultó un hecho, fue que la imagen moralizadora se fue deteriorando y desde noviembre, carretilleros, oficinistas y albañiles de distintas secciones fueron en contra de Díaz de León por los actos de deposición de sus compañeros (principalmente contra representantes y comisión de contratos).²⁶⁴

Es difícil determinar cuánto intervino el apoyo de los ferrocarrileros en el éxito de derrocar al grupo Hidalgo 96 de la dirección sindical; lo que podemos considerar determinante, fue la

²⁶² CEDIF-FSTFRMS21- Caja 4 – Exp.128.

²⁶³ Luciano Cedillo... *Op. Cit.*, p.137.

²⁶⁴ Emma Yanes Rizo, *José María López Escamilla “Don Chema”: Testimonios... Op.Cit.*, pp. 48-49 y CEDIF-FSTFRMS21- Caja 4 – Exp.128.

mano del gobierno que actuó para el éxito de la operación en el golpe sindical, así como lo fue para la eliminación de toda barrera legal que se interpusiera entre la dirección sindical y Díaz de León, para garantizar el control político sobre el sindicato, más que la eliminación de trabajos caducos producto de la modernización del equipo ferroviario en los FNM; aunque no se descarta los ajustes masivos de personal y salarios con finalidad de “sanear” el sistema.²⁶⁵ Esto contribuyó a un proyecto a largo plazo de la política priista para la consolidación de proyectos de todo tipo (políticos, económicos, estructurales, etc.) y el control de las masas en caso que estas protestaran.

En cuanto a los antiguos dirigentes, estos fueron perseguidos por el gobierno, hubo elementos como Rogelio Flores Zaragoza (ex secretario de organización, propaganda y educación) y Eugenio Valle Aguirre (ex secretario de finanzas y estadísticas) a quienes se puso una orden de aprehensión por el supuesto desfalco, compadecieron ante un juez y así quedaron en libertad bajo fianza. No fue el caso de Luis Gómez Zepeda y Valentín Campa, el primero fue preso pero fue ayudado por su hermana (quién trabajaba en un puesto alto de la empresa radiofónica de los Azcárraga) para llegar a un acuerdo con Alemán y consumar una traición al movimiento ferrocarrilero, esto favoreció que saliera de prisión a los seis meses y, durante su estancia en Lecumberri, fue trasladado a una celda llena de lujos; en tanto Campa se mantuvo en la clandestinidad hasta que fue detenido en noviembre de 1949 y sentenciado a 8 años de prisión (pudo salir hasta el 9 de enero de 1953).²⁶⁶

²⁶⁵ Saul Escobar Toledo... *Op. Cit.*, p. 80. Cf. Emma Yanes Rizo, *José María López Escamilla “Don Chema”: Testimonios... Op.Cit.*, p.59. Nota: la situación del control político según “don Chema” se prolongó hasta la década de los noventa del siglo XX... por no decir que hasta 2024 todavía existen aires de un caciquismo charro que se ha permitido por los vacíos legales que permanecen en los programas oficiales gubernamentales. Cf. Julio Pilotzi. “El cacique en el sindicato ferrocarrilero”. *La Razón de México*, nueva época, año 16, número 4799, México, 11 de noviembre de 2024, p.19.

²⁶⁶ Barry Carr... *Op. Cit.*, p.178. Valentín Campa Salazar. *Mi testimonio: experiencias de un comunista mexicano... Op. Cit.* pp. 203 y 224.

Imagen 4. Luis Gómez Zepeda, ex director general de los FNM y ex secretario general del STFRM.



Aquel pacto que realizó con Alemán puede considerarse una puerta abierta para que a futuro se convirtiera en gerente de los FNM. Fuente: “Luis Gómez Zepeda, ex director general de FNM y ex secretario general del STFRM”, ca. 1980. México. Fondo FNM, sección Revista Ferronales. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Para procesar a Valentín Campa, tuvo que acontecer un ejemplo de la violencia de estado ejercida contra los ferrocarrileros para inculparlo por un delito que no existía. Los hechos comenzaron el 16 de julio de 1949 con un choque de trenes en Guadalajara, donde se vieron involucrados la locomotora SEGUSA 4006, propiedad de la compañía de Cementos de Guadalajara S.A en un choque con el tren que venía de Manzanillo, dejando como resultado una víctima mortal. Los medios culparon a elementos ferrocarrileros comunistas, como los responsables del choque.²⁶⁷

²⁶⁷ Valentín Campa Salazar. *Mi testimonio: experiencias de un comunista mexicano...* Op. Cit. pp. 205-209. Y Mario Gill, *Los Ferrocarrileros...* Op. Cit., p. 151.

El ejemplo a lo anterior se puede apreciar en *El Informador* de Guadalajara. Apareció en la nota del 21 de julio de 1949, una acusación a Valentín Campa y Jesús Topete como los autores intelectuales y detuvieron a doce ferrocarrileros arbitrariamente, finalmente fueron liberados tres y uno muerto, los ocho restantes fueron trasladados a la XVa. Zona Militar. El medio dijo en un principio que uno de los ferrocarrileros de nombre José Martínez Rodríguez, que según fue abatido en su supuesto intento por tomar un arma y fugarse, cuando realmente fue torturado hasta caer muerto; entre los detenidos, estaba Eleno Ayala Quintero quién confesó más tarde que había sido detenido arbitrariamente y torturado para denunciarse a sí mismo como responsable y culpar a Campa como el autor intelectual del choque. La declaración no sirvió, ya que se le condenó a una pena de 25 años de cárcel, aunque solo estuvo 17 años en prisión, se le recuerda por ser el preso político ferrocarrilero con más tiempo encarcelado.²⁶⁸ Volviendo al tema de la dirección sindical (ya una vez charra), Díaz de León tuvo un encuentro más con elementos adversos a su secretaría y el 17 de enero de 1951 fue secuestrado dentro de las oficinas del sindicato, producto de un asalto a manos de un dirigente opositor de nombre Rodolfo Acosta. La situación terminó con el respaldo de fuerzas armadas que tomaron las oficinas y restauraron el orden charrista en el sindicato. Esta relación entre sindicato y gobierno continuó durante la dirigencia sindical de David Vargas Bravo (1951-1954), inició el 13 de septiembre de 1951, cuando comenzó a reunirse él y el comité ejecutivo con Adolfo Ruíz Cortines, quien aún era secretario de gobierno, el cual por identificarse como un leal alemanista le garantizó un puesto de senador, así se marcó una alianza entre charros y gobierno, quién garantizó empleos políticos a los líderes sindicales subordinados.²⁶⁹ Esto de una manera doblegó a los elementos ferrocarrileros a las movilizaciones políticas en favor de sus dirigentes, prueba de ello puede ser la siguiente imagen:

²⁶⁸ Valentín Campa Salazar. *Mi testimonio: experiencias de un comunista mexicano... Op. Cit.* pp. 205-209. Y Mario Gill, *Los Ferrocarrileros... Op. Cit.*, p. 151. “Fue Obra de los Comunistas el Criminal Atentado Ferroviario. *El Informador*, año XXXII, tomo CXIX, núm. 11,147, Guadalajara, 21 de julio de 1949, pp., 1 y 3. Y “Ayala Quintero Niega que haya provocado el Choque”. *El Informador*, año XXXIII, tomo CXX, núm. 11,244, Guadalajara, 26 de octubre de 1949, pp. 1-2.

²⁶⁹ Marco Águila y Jeffrey Bortz. “The Rise of Gangsterism and Charrismo. Labor Violence and the Postrevolutionary Mexican State.” En Will G. Pansters, *Violence, Coercion, and State-Making in Twentieth-Century Mexico. The Other Half of the Centaur* [Versión PDF]. (Stanford, California, Estados Unidos: Stanford University Press, 2012), pp. 213-214.

Imagen 5: Recibimiento de campesinos y miembros del STFRM, congregados para apoyar a Adolfo Ruiz Cortines en la estación Morelia, Michoacán, México.



Fuentes: “Recibimiento de campesinos y miembros del STFRM, congregados para apoyar a Adolfo Ruiz Cortines en la estación Morelia, Michoacán, México”, ca. 1952. Fondo FNM, sección Revista Ferronales. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

El charrazo dejó una marca dentro del sindicato ferrocarrilero, el pacto de los dirigentes sindicales con el gobierno deseoso por el control político del STFRM para garantizar un orden social y una estabilidad dentro las filas ferrocarrileras para el procedimiento de los proyectos de modernización del ferrocarril; a cambio de garantizar un control entre los agremiados, sus dirigentes fueron recompensados con su integración a las filas priistas y la elección de algunos de sus miembros para puesto políticos que, a su vez, produjo el control de las masas gremiales para la movilización en apoyo a las organizaciones políticas ferrocarrileras. Por otro lado, el intervencionismo gubernamental dentro del STFRM pudo considerarse un éxito considerando que se pudo alinear al oficialismo una de las organizaciones obreras más grandes y fuertes del país, lo que significó que estas medidas pudieran replicarse en cualquier sindicato o central obrera que se opusiera al oficialismo priista.

- Otros charrazos y el debilitamiento de la izquierda mexicana.

El golpe al STFRM representó un golpe moral para la izquierda mexicana, la CUT y la AOCM fueron desvaneciéndose, la Secretaría del Trabajo debilitó la organización al no reconocerle su registro, tampoco a la UGOCM, fundada en julio de 1949, cuando el panorama era el más hostil para los obreros durante el sexenio alemanista; se disolvió el acuerdo tripartito entre los gremios minero, petrolero y ferrocarrilero (se separó transcurrido los eventos del charrazo) y el gobierno fue contra los demás sindicatos, una vez se mostró las facilidades con las que podía interferir en los asuntos sindicales. Al menos en este apartado se apreciarán estos actos dentro de los sindicatos de las otras dos industrias más importantes de la época: la industria minera y petrolera.²⁷⁰

El charrazo a los petroleros se produce en el transcurso desde inicios del año 1949, cuando regresaron a la CTM seis de las veintitrés secciones del STPRM (posiblemente debido a una desmotivación ocasionada por los eventos del charrazo al STFRM) y la revisión de contrato salarial entre sindicato y PEMEX generaron una serie de enfrentamientos violentos, se acusaba la dirección (a cargo del lombardista Eulalio Ibáñez) de haber aceptado un aumento demasiado bajo. La intromisión de la Secretaría de Trabajo en el sindicato petrolero ocurrió cuando intervino en los preparativos de la VI Convención del STPRM (el sindicato realizó su denuncia), su estrategia fue reconocer credenciales de delegados no electos por sus secciones (secciones 1, 30, 10, 34 y 55) y convencerlas junto a Gustavo Roldan Vargas [se entiende como el dirigente charro], de convocar una convención paralela (que reconoció la Secretaría del Trabajo) en la que se acordó la expulsión de la dirección de Ibáñez y la ruptura de los vínculos con la UGOCM, CTAL y la Federación Mundial de Sindicatos.²⁷¹

Finalmente, el gobierno alemanista fue en contra del último de los sindicatos de las tres grandes industrias mexicanas (los mineros) de una forma todavía más fuerte y hostil contra trabajadores como contra sus propias familias, en un evento que determinó las bases para el control obrero durante el proyecto nacionalista-corporativista de los cuarenta que germinó durante el sexenio alemanista.

²⁷⁰ Barry Carr... *Op. Cit.*, pp. 179-180.

²⁷¹ *Ibid.* pp.180-181.

Era mayo de 1950 cuando se celebró la VI Convención del STMMSRM, y el secretario general Félix Ramírez dio acceso a delegaciones no elegidas por las secciones, en donde se acordó que el nuevo dirigente sindical sería Jesús Carrasco, algo que naturalmente Alemán como el secretario del trabajo Manuel Ramírez Vázquez reconocieron. Carrasco inmediatamente se fue en contra de quienes protestaban contra la arbitrariedad gubernamental de imponer un secretario general charro. Comenzó a imponer el terror en las secciones 97 y 123 (quienes trabajaban en La Consolidada S.A) y fueron sometidas por medio de terror y expulsión de mineros del trabajo, así como la invasión de sus locales por fuerzas policíacas.²⁷²

Otras de las secciones que fueron transgredidas fueron la Sección 28 y 14 (la primera perteneciente a Palaú y la segunda Nueva Rosita y Cloete, todas localidades de Coahuila), cuando las empresas de la Compañía Carbonífera de Palaú y la Mexican Zinc & Co., con consentimiento del gobierno mexicano suspendieron negociaciones de contrato, así como la violación de éste. Se entiende esta acción con la finalidad de aplacar la combatividad de las secciones (particularmente la de Nueva Rosita, cuya huelga comenzó el 16 de octubre), las acciones de represión no solo replicaron la intervención militar a los locales sindicales, tal como ocurrió con ferrocarrileros o petroleros, introducción de esquiroleros, o la persecución de los líderes de las huelgas y protestas; sino que la represión dio un salto de atentar contra los familiares de los mineros al cerrar cooperativas de consumo, clausura de las clínicas médicas, toque de queda en las localidades. Tras el silencio del gobierno como de Junta Federal de Conciliación y Arbitraje en cuanto a la resolución de contratos emplazamiento de las huelgas llevó a los mineros a tomar otras medidas.²⁷³

El 20 de enero de 1951, cinco mil huelguistas junto con sus familiares marcharon a la Ciudad de México generando simpatía por los 1,500 km que caminaron hasta su llegada a la ciudad de México el 10 de marzo, en lo que se le conoció como “La Caravana de Hambre”. En su estancia no fueron atendidos más que por autoridades menores y la indiferencia del gobierno alemanista se manifestó en una propuesta de reinstalar a mil mineros y apoyar al resto “si

²⁷² Mario Gill. *La Huelga de Nueva Rosita*. (México: Fondo de Cultura Económica, colección Vientos del Pueblo, 2019), pp. 15-16.

²⁷³ Mario Gill. *La Huelga de Nueva Rosita... Op. Cit.*, pp. 16-18. Y Saul Escobar Toledo... *Op. Cit.* pp.81-82.

querían dedicarse a la agricultura”; finalmente y sin recibir una resolución satisfactoria, regresaron a su lugar de origen el día 20 de abril, no por otra cosa más que atender a los familiares que se habían quedado en sus casas, así como el agotamiento físico de aquellos que emprendieron aquel viaje con la esperanza de ser escuchados.²⁷⁴

2.3. Reflexiones sobre los acontecimientos trascurridos.

Lo observado en este segundo capítulo comenzó con la teoría de Harmut Rosa sobre los procesos de aceleración social [y desaceleración] para comprender la naturaleza de los efectos que produjeron los proyectos de modernización ferroviaria avilacamachista como alemanista (ambas de índole nacionalista-corporativista) dentro de la organización de los trabajadores ferrocarrileros; a esto se le suma el trabajo de Louis Marin, “poder, representación e imagen” para la revista *Prismas*, para comprender las dinámicas, estrategias y recursos que el gobierno mexicano utilizó para sobreponerse sobre cualquier tipo de institución social (como lo es el STFRM), y cuya finalidad fue la construcción de sus proyectos para el estado-nación justificando a su vez su potencia sobre cada uno de los individuos involucrados en la época de estudio particularmente hablando, en la industria de los ferrocarriles cuyos sujetos de estudio (los ferrocarrileros) juegan su rol (producto de los efectos de modernización) ya sea en la resistencia a la oficialización o bien, en el sometimiento (y adaptando las prácticas que gobierno aprobó a conveniencia suya como lo fue el oficialismo y el charrismo sindical) en pocas palabras, entre el poder, la resistencia y el control.

El fenómeno de desaceleración se aprecia de dos formas: las limitaciones tecnológicas (cuya forma de contrarrestarlo fue el desarrollo de proyectos para la rehabilitación y modernización de los FNM) y la resistencia de los ferrocarrileros a los cambios si hubo beneficio para las

²⁷⁴ Mario Gill. *La Huelga de Nueva Rosita... Op. Cit.*, pp. 53-62. Y Saul Escobar Toledo... *Op. Cit.* p. 83. Nota: Cabe destacar este acontecimiento como un ejemplo de unidad social (y a manera de enviar un mensaje que conciente a las masas de hoy en días a luchar por justicia para cada individuo), que durante el éxodo minero se recibió apoyo (moral como ayuda pecuniaria) no solo de organizaciones obreras como la UGOCM (al que se habían afiliado el STMMSRM), la CTAL o la Federación Sindical Mundial, sino también de diversos sectores y población no pertenecientes al movimiento obrero que fueron desde la gente común hasta artistas, personas de diversos partidos políticos, miembros de la Iglesia Católica, centros masónicos e iglesias protestantes. Véase Mario Gill. *La Huelga de Nueva Rosita... Op. Cit.*, pp. 56-57.

líneas, pero la parte perjudicial recayó en actos que llegaron hasta la hostilización de los elementos que trabajaban en el sistema ferroviario; y por ello se analizó la resistencia y organización de los ferrocarrileros que condujeron a la formación del STFRM como la aparición y desarrollo de la AOFNM una vez nacionalizado el sistema de la empresa de los FNM. Aquella resistencia se topó desde tiempos avilacamachistas con el fin de la Administración Obrera y más tarde con la el gobierno alemanista, que aprovecharon la división de facciones ferrocarrileros (comunistas, cetemistas, gomezetistas, charros) durante la década de los cuarenta: la secesión de grupos minoritarios, el vacío de poder en el comité general del sindicato que generó a mediados de la década, el ascenso de Luis Gómez Zepeda dentro de las filas ferrocarrileras hasta el charrazo al STFRM; cabe añadir y pese los altercado a un sinnúmero de elementos ferrocarrileros, la institución en sí se convirtió en la única “propietaria” (dicho vulgarmente) del monopolio sobre el control de los trabajadores de la industria de ferrocarriles en el país.

La práctica de la violencia de estado (en el uso de la fuerza, como en lo burocrático, las campañas de desprestigio y la imposición de representantes sindicales) no solo fueron aplicadas contra los ferrocarrileros, sino que fueron replicadas en cada movimiento u organización que se manifestaba y el gobierno los veía como una amenaza a sus proyectos. Por lo que la estrategia absoluta del gobierno durante la década era que las organizaciones obreras (e incluso campesinas) fueran reconocidas por la Secretaría del Trabajo, a cambio estas se sometían a los intereses gubernamentales.

La combatividad de sindicatos como ferrocarrileros y petroleros, así como la formación de centrales obreras como la CUT llevó al gobierno a replantear la estrategia de imponer líderes afines a sus intereses, no fue fortuito que comenzara con la promoción de golpes sindicales con los ferrocarriles para enviar un mensaje de desmoralización a todas las organizaciones no alineadas; con la toma de las oficinas del STFRM por Jesús “El charro” Díaz de León, marcó un antes y después en las estrategias del gobierno para someter a los sindicatos y centrales obreras, además de dejar un adjetivo para referirse a los sindicatos afines a un patrón (en su caso, el Gobierno Federal), como sindicatos charros. El charrazo al STFRM como en otras organizaciones por solo poner de ejemplo el STPRM y el STMMSRM, definió una nueva época en la historia de los sindicatos en México aunque el control contra los sindicatos no fue del todo concreta para los años cincuenta, considerando la historia del plan del sureste

y el movimiento vallelista en los ferrocarriles de 1958/59, los acontecimientos de los años cuarenta marcaron la formación de elementos para el control del sindicato ferrocarrilero; y si no fue así, el desarrollo de respuestas a partir de la experiencia, todavía más hostiles.²⁷⁵

²⁷⁵ Para Antonio Alonso, los eventos de 1948 fueron un precedente al movimiento vallelista, y encontró similitudes en ambos movimientos. Cf. Antonio Alonso. *El movimiento ferrocarrilero en México: 1958-1959*. (México: Ediciones Era, 1980).

CAPÍTULO 3. LOS FERROCARRILEROS A TRAVÉS DE LOS EXPEDIENTES DE LA SECCIÓN 21 DEL STFRM: ENFERMEDADES, ACCIDENTES Y PROBLEMAS LABORALES.

Introducción.

El presente capítulo se propone un acercamiento al estudio de los ferrocarrileros cuya jurisdicción recayó en la sección 21 del sindicato (cuya sede estaba localizada en la ciudad de Puebla), en el periodo de 1940 a 1952.²⁷⁶ Para hacer posible la investigación, se consultó el Archivo del Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF), utilizando el fondo de los trabajadores del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) de la sección ya mencionada.

Para la construcción del capítulo, debemos tener en cuenta la pregunta. ¿Realmente afectó la modernización a los ferrocarrileros de la Sección 21? Para responder a esto debemos de tener en cuenta la revisión de tres puntos (más la reflexión). El primero resalta la importancia de la espacialidad y su relevancia histórica para convertir la división Puebla (jurisdicción de la sección 21) en un referente que permite comprender la estructura en que se administran los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), así como el rol jurídico de la sección del sindicato sobre los trabajadores, lo que permite ubicar que los eventos ocurren alrededor de toda la parte correspondiente del sistema división Puebla (y secundariamente la sub división Oaxaca), aunque toda acción sindical termina centralizada en la ciudad de la Puebla.

El segundo analiza los problemas generales que los ferrocarrileros padecieron dentro de su vida laboral, así como los roles que ejercieron frente a adversidades como la carestía de vida, enfermedades y problemas laborales que pudieron ocurrir por errores humanos u ocasionados por las malas condiciones en el cuasi obsoleto material rodante, producto de su antigüedad así como de la no rehabilitación correcta; el tercero cierra la revisión de los expedientes con un análisis a los problemas de violencia y hostigamiento que sufrieron por parte de la administración de la empresa de los FNM, lo que nos lleva a dividir esta último punto en

²⁷⁶ Nota: En 1948, las oficinas de la Sección 21 se localizaban en la 9 Norte, 810, Centro, Puebla, Pue. véase CEDIF-FSTFRMS21-Caja 4- Exp. 128.

cuatro subpuntos: los problemas con el personal médico en el Hospital de los ferrocarrileros de Puebla; el cómo los ferrocarrileros a nivel regional se desarrollaron durante la breve existencia de la Fraternidad de Trenistas y Hermandad de Caldereros; la aparición de un movimiento local liderado por el patiero Guillermo Treviño contra elementos de la sección 21, leales a Gómez Z. y su grupo Hidalgo 96; y un acercamiento al estudio de las mujeres ferrocarrileras durante el periodo de estudio.

3.1. Aclarando términos y especialidad: El ex Interoceánico y la Sección 21.

3.1.1. Breve recuento de la especialidad.

La región que estableció la sección 21 para la custodia de los miembros del sindicato, se situaron las líneas correspondientes a la división Puebla de los FNM, donde se encuentra la región del valle de Puebla-Tlaxcala y otros puntos en el centro y el sur del Estado de Puebla. Debemos comprender en primer lugar que, para la instalación de vías, la región pasó por un proceso histórico en su desarrollo económico-comercial.

Esto situó a la región en una ruta de comercio que iba de México a Veracruz, la cual encontró el desarrollo del sector agrícola, ganadería y comercial-industrial, donde se producía maíz y cereales, así como el desarrollo de una industria textilera, donde Puebla era cabecera de la región y en apoyo otras poblaciones le siguieron: Atlixco, Cholula, Huejotzingo y Tepeaca. Con la independencia de México, se suscitaron problemas económicos, demográficos, comerciales, etc. El país afrontaba una red de carreteras en deterioro y los medios de transporte eran las diligencias, carruajes, litera, burro, caballo o a pie, donde los asaltos no faltaban y tal como Manuel Payno relataba en su obra de *Los Bandidos de Río Frío*, sobre un asalto que Antonio de Escandón (propietario del negocio de diligencias de México a Veracruz en su momento y empresario del Ferrocarril Mexicano) sufrió.²⁷⁷

²⁷⁷ Gloria Arminda Tirado Villegas, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el Porfiriato*, (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vález Pliego”, Dirección de Fomento Editorial, 2007), pp. 27-55. Nota: El desarrollo económico tiene sus orígenes desde el virreinato de la Nueva España, donde se estableció un método de producción colonial, donde la minería se convirtió en la principal actividad económica (y la plata el mineral más codiciado) en un sistema de extracción dentro de un sistema metrópoli-satélite. Esto generó un mercado interno dentro de la vida colonial

La historia del ferrocarril en México comenzó con la llegada de los proyectos de los caminos de hierro y con ello, el primer gobierno federal dio autorización para la construcción de un Ferrocarril Interoceánico en el Istmo de Tehuantepec (proyecto que no avanzó). A partir de entonces, se vivió un proceso de casi cincuenta años en lo que incluyeron la primera concesión en 1837 (caducada en 1839 y sin ningún solo riel tendido), el ferrocarril del puerto de Veracruz al Molino (inaugurado en 1850) y un sin fin de pobres organizaciones empresariales así como guerras y conflictos que convulsionaron al país, como las invasiones de potencias extranjeras de los Estados Unidos en 1846-1848, y Francia en 1838 y 1861-1867; así como conflictos internos como las Guerras de Reforma, que concluyeron con el fin del segundo imperio y la restauración de la República, El proyecto del Ferrocarril Mexicano con ruta México a Veracruz por Apizaco y Orizaba, concluyó en 1873. Años antes que concluyeran las obras, se estableció en 1869 la construcción del ramal de Apizaco a la ciudad de Puebla.²⁷⁸

Si en un principio se aislaron urbes como Puebla o Jalapa al no quedar conectadas directamente con el ferrocarril, la primera se debió a la incomprensión del proyecto ferroviario y la segunda, porque se optó que las vías pasaran por Orizaba y Córdoba, ciudades donde se localizaban los negocios de los hermanos Antonio y Manuel Escandón (al fallecer Manuel en 1862, Antonio se ocupó del proyecto). Los resultados positivos de aquel novedoso sistema de transporte, llevó a los poblanos a solicitar otro itinerario de México a Veracruz, que concluyó con el proyecto de un ferrocarril Interoceánico que comunicaría el océano Atlántico con el Pacífico, de Veracruz a Acapulco.²⁷⁹

que creó puntos de producción que llevaban de la ciudad de México, principal centro receptor, y posteriormente a la expulsión de la plata producida por el puerto de Veracruz. Cf. Carlos Sempat Assadourian, *El sistema de la economía colonial: mercado interno, regiones y espacio económico*. (Perú: Instituto de Estudios Peruanos, 1982), pp. 107-132 y 278-318. Y Carlos Sempat Assadourian, “Modos de producción, capitalismo y subdesarrollo en América Latina” en Carlos Sempat Assadourian, Ciro Flamarion Cardoso Horacio Cifardini, Juan Carlos Garavaglia y Ernesto Laclau. *Modos de Producción en América Latina. Cuadernos de Pasado y Presente*, núm. 40. (Córdoba, Argentina: Ediciones Pasado y Presente, 1973). pp. 47-81.

²⁷⁸ Gloria Arminda Tirado Villegas, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el Porfiriato... Op. Cit.*, pp. 59-64.

²⁷⁹ *Ibidem*. Aunque nunca comunicó a Veracruz con Acapulco.

La conformación de las vías del Interoceánico fueron producto de concesiones locales que surgieron a través de los años, de 1870 hasta el inicio de la década de los noventa, ferrocarriles como el de Puebla a Izúcar, Puebla San Martín Texmelucan, Puebla a San Marcos, Puebla a Teziutlán y Nautla (solo llegó hasta Teziutlán),²⁸⁰ y fueron adquiridos por la empresa del *Ferrocarril Interoceánico de Acapulco a Veracruz*, cuya ruta fue conectada y completada entre 1891 y 1892.²⁸¹

Las líneas del ex Interoceánico fueron de vía angosta y permanecieron así hasta el ensanchamiento de su línea principal en 1948. Retomando como paréntesis lo observado en el primer capítulo, fue por lo que las locomotoras diésel eléctricas no aparecieron por la terminal de Puebla hasta el ensanchamiento de las vías, añadimos la siguiente imagen de 1955 de una máquina diésel en los patios de la terminal en Puebla:

Imagen 6. Trabajadores en el patio de talleres del Ferrocarril Interoceánico.



²⁸⁰ *Ibid.*, pp. 80-91

²⁸¹ El precedente directo más antiguo de la compañía del Interoceánico fue el que se otorgó el 18 de diciembre de 1877, bajo el nombre del Ferrocarril México, Morelos y Cuernavaca; pasó a llamarse el 12 de diciembre de 1885 como Ferrocarril Interoceánico de Acapulco, Morelos, México, Irolo y Veracruz bajo dirección de Delfín Sánchez Juárez hasta la venta de las líneas a la empresa inglesa del Interoceánico el 27 de julio de 1891. *Ibid.*, 97-101, 126 y 133-140.

Fuente: “Trabajadores en el patio de talleres del Ferrocarril Interoceánico”, Puebla, Puebla, México, ca. 1955. Colección Donaciones al CEDIF. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Podemos apreciar que, en el patio del ex Interoceánico, los trabajadores de los talleres de Puebla posan sobre la locomotora diésel número 5660, y al lado derecho de la foto se asoma una locomotora de vapor. Reiteramos lo observado durante el primer capítulo y su anexo, con el ensanchamiento de las líneas del Interoceánico en 1948 fue posible la llegada de las locomotoras diésel a la división Puebla, las diésel de vía angosta llegaron hasta 1961 en el ramal Oriental a Teziutlán.²⁸²

Durante 1889 a 1897 la compañía del Interoceánico contó con una estación provisional en la ciudad de Puebla (localizada entre las calles 6 poniente y 11 norte) tiempo en que se construyó la estación definitiva. Su finalización se produjo en 1897. Sus dimensiones (contando estación, talleres y patios) iniciaban en la calle 11 norte, el ingreso a la estación era en la avenida 4 poniente (entre la 11 y 13 norte) y la entrada a los talleres lo era en la 10 poniente (entre 11 y 13 norte, también), esto representando su ancho y extendiéndose sus 2,100 metros cuabras de área construida hacia el poniente hasta llegar a la calle 25 norte y la diagonal Defensores de la República.²⁸³

Los trabajos se le atribuyeron al arquitecto inglés Thomas Upton, quien proyectó la estación, pero su construcción también se le atribuyó a los trabajos del ingeniero John E. Campbell. El edificio de la estación tenía un estilo neogótico inspirado en el romanticismo, no rompió con los elementos arquitectónicos de la metrópoli poblana.²⁸⁴ Tirado Villegas relata un poco de la estética que representó la estación:

El edificio concebido como público fue también ideado como la puerta de la ciudad, al quedar en la periferia de la misma, bastaba salir de la estación para percibir los

²⁸² La llegada las locomotoras diésel de vía angosta se observó en el anexo 1.2.

²⁸³ Gloria Arminda Tirado Villegas, *Antigua estación del Ferrocarril Interoceánico*. (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Dirección de Fomento Editorial, Asociación Periodística Síntesis, 1997), pp. 6, 9-21.

²⁸⁴ *Ibid.*, pp. 14 y 18.

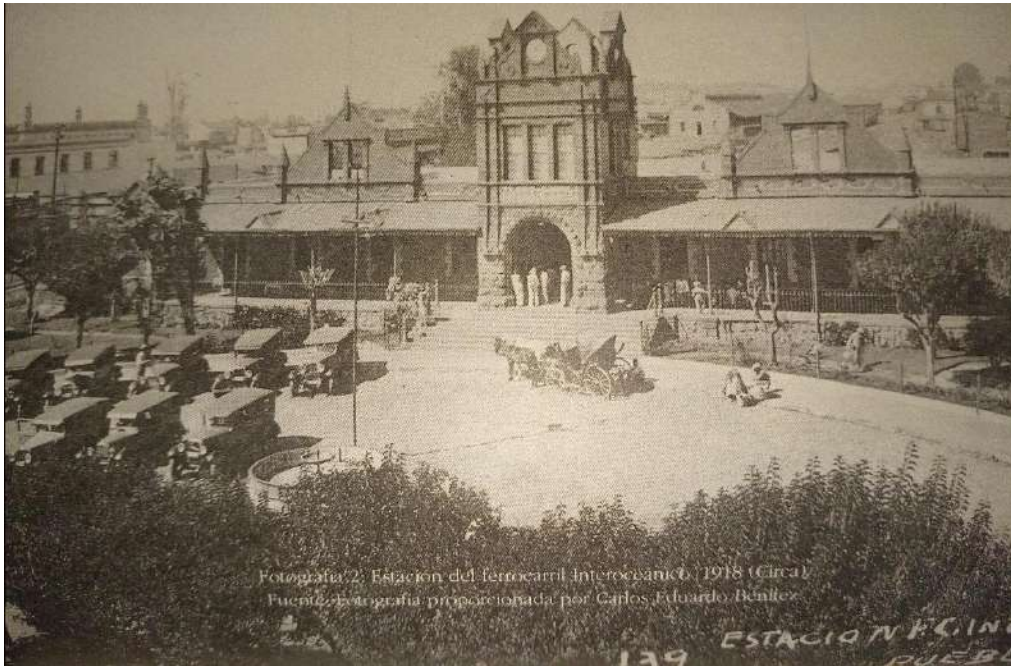
cambios, la plazuela cercana del Señor de los trabajos ya remozada invitaba a descansar; lo mismo ocurría con el Paseo Nuevo (conocido hoy como Paseo Bravo), éste lucía hermoso con los nuevos árboles y el carril destinado a propósito para el paso de las bicicletas. Puebla era otra, ofrecía nuevos lugares de recreo para la población, como para el turismo.²⁸⁵

La estación fue ampliada entre 1918 y 1932, permaneciendo en actividad incluso hasta 1965, cuando la Nueva Estación de Puebla comenzó a edificarse, en donde hoy es la 60 poniente y prolongación 11 norte de la ciudad dado al crecimiento urbano. Inaugurado el nuevo sitio, los talleres cerraron definitivamente en 1967 y posteriormente su desmantelamiento se comenzó en 1973, cerrando oficialmente los trabajos el 31 de enero de 1974, quedando (por lo menos hasta 1997) dos bodegas dentro de una propiedad particular de la familia Matienzo.²⁸⁶ A continuación, apreciamos una fotografía de la entrada a la estación del Ferrocarril Interoceánico (4 poniente entre 11 y 13 norte):

²⁸⁵*Ibid.*, pp. 18-19.

²⁸⁶ Gloria Arminda Tirado Villegas, *Antigua estación del Ferrocarril Interoceánico... Op. Cit.*, pp. 5-8. Y Guillermo Campos Ríos, *Relatos del Interoceánico 3*, Lecturas Históricas de Puebla 98, (Puebla: Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Comisión de Puebla V Centenario ,1992), p. 24.

Imagen 7. Estación del ferrocarril Interoceánico 1918 (Circa).



Fuente: “Estación del ferrocarril Interoceánico 1918 (Circa), Fotografía propiedad de Carlos Eduardo Benítez. recuperado de Gloria Arminda Tirado Villegas, *Antigua Estación del Ferrocarril Interoceánico...* [s.n.p. 28].

La estación del Interoceánico representó la centralidad de los asuntos del F.C. Interoceánico como de la división Puebla de los FNM, así como simbolizó el centro de interés para los trabajadores del ferrocarril que buscaban empleo, lo que ocasionó un problema de centralización y el crecimiento de la urbe alrededor de la estación misma. Este vínculo entre estación y trabajadores se explica más adelante en la descripción histórica del sitio habitacional, así como en los problemas generales de los ferrocarrileros.

3.1.2. Descripción histórica y jurisdicción de la Sección 21 (división Puebla y estaciones de la ciudad de Puebla).

Es importante aclarar las diferencias entre las secciones del STFRM y las divisiones de los FNM. Mientras la empresa organizó sus operaciones en divisiones, el sindicato se encargó de vigilar a sus miembros y de atender los asuntos que implicaban casos de problemas laborales, destituciones, marcas de demérito, etcétera. La función de las secciones varió e

incluso abarcaron otras compañías como las secciones 3, Apizaco, Tlax.; 20, Orizaba, Ver.; así como la sección 28 de Veracruz, Ver., no sólo vigilaban a los ferrocarrileros de los FNM se incluían aquellos que laboraban en la Compañía Terminal de Veracruz, S.A., Ferrocarril Mexicano y Wells Fargo. En el caso de Guadalajara comprendió las secciones 11 y 33, la primera a cargo de personal de los FNM, mientras que la segunda se encargaba de los trabajadores del Ferrocarril Sud-Pacífico.²⁸⁷ La sección 21, cuya sede se localizaba y se localiza en la ciudad de Puebla, se encargó de vigilar y a los ferrocarrileros que trabajaron en las líneas Puebla a Los Reyes, Puebla a Cuautla, Puebla a Tehuacán, el ramal de Atencingo a Tlancualpican, Tehuacán a Esperanza, Los Reyes a Oriental (línea directa que evita el paso por Puebla), Cuautla a Puente de Ixtla,²⁸⁸ técnicamente donde fueron las vías del antiguo Ferrocarril Interoceánico como del Ferrocarril Mexicano del Sur.

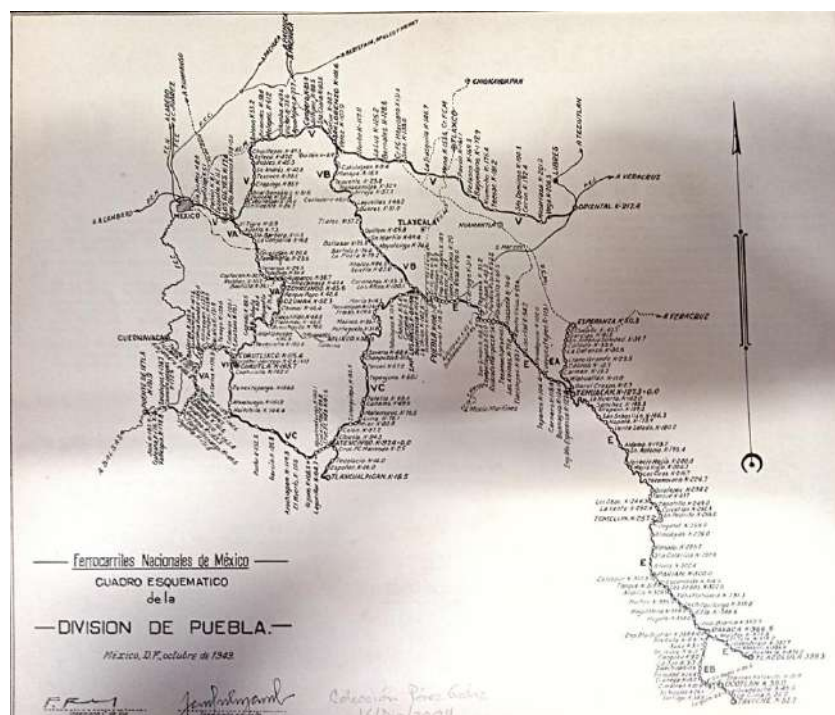
Por ello, la sección tenía colindancia con otras secciones como la Sección 18 (sede la ciudad de México), pues en San Lázaro terminó la ruta del Interoceánico México-Jalapa-Veracruz; la sección 22 con sede en Oaxaca, Oax. conectando en Tehuacán; y la sección 12 con sede en Jalapa, Ver., conectándose en el pueblo de Oriental.²⁸⁹ Tal como se puede apreciar en el siguiente esquema:

²⁸⁷ Sindicato de Trabajadores de la República Mexicana. “Estatutos aprobados por la IV Convención General Extraordinaria”. (Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, 1949), pp. 278-288.

²⁸⁸ *Ibid.*, pp. 283-284 Nota: En la ciudad de Puebla también se encontrará la vigilancia de la sección 3 con sede en Apizaco, Tlaxcala. Esto porque tienen jurisdicción sobre lo que fue el ramal Apizaco a Puebla, y por default los talleres de la estación y los talleres de Puebla del Ferrocarril Mexicano *Cf. Ibid.* p. 278.

²⁸⁹ *Ibid.*, pp. 280, 283-284.

Plano 3. Cuadro esquemático de la División Puebla.



Fuente: Ferrocarriles Nacionales de México “Cuadro esquemático de la División de Puebla” en *Horario Número 2. Comienza a regir a las 0h. 1m. del martes 1° de noviembre de 1949. Horario del meridiano 90°. Léase cuidadosamente modificaciones importantes. Únicamente para empleados. Destruyase todos los horarios anteriores.* (México: Ferrocarriles Nacionales, octubre de 1949).

La división de Puebla se distingue de otras líneas como la del Ferrocarril Mexicano, la de México a Cuernavaca Rio Balsas (del antiguo Ferrocarril Central) o en menor detalle la del Ferrocarril San Rafael y Atlixco. Con un trazo en negritas, apreciamos las líneas donde trabajaban los ferrocarrileros adscritos a la sección 21:

Línea de Puebla a Los Reyes es la denominada línea VB que va de Puebla y se dirigió al norte de la estación Arcos²⁹⁰ hasta San Lorenzo, siguiendo por la línea V hasta la estación los Reyes. A partir de ahí hasta la ciudad de México le corresponde la jurisdicción sobre los trabajadores a la sección 18; De los Reyes a Oriental, siendo toda la línea V; Puebla a Cuautla, que iba de Puebla a Los Arcos, comenzando en dirección al sur la línea VC, descendiendo por Cholula, Atlixco, Atencingo donde se tiene el ramal hacía Tlancualpican, hasta llegar a

²⁹⁰ Esta estación ya no existe, su antigua ubicación era a las afueras del pueblo de Santiago Momoxpan, Municipio de San Pedro Cholula.

Cuautla;²⁹¹ La línea VA que va de los Reyes, pasando por Cuautla, hasta Puente de Ixtla; la línea E que va de Puebla a Tehuacán, y a partir de aquella población, la sección 22 se hace la responsable de los trabajadores que laboran hasta Oaxaca y Tlacolula (el resto de la Línea E) y la Línea EB correspondiente al ramal Oaxaca a Taviche; mientras que la Línea EA sigue siendo jurisdicción de los trabajadores de la sección 21 que laboraban en el ramal Tehuacán a Esperanza.²⁹²

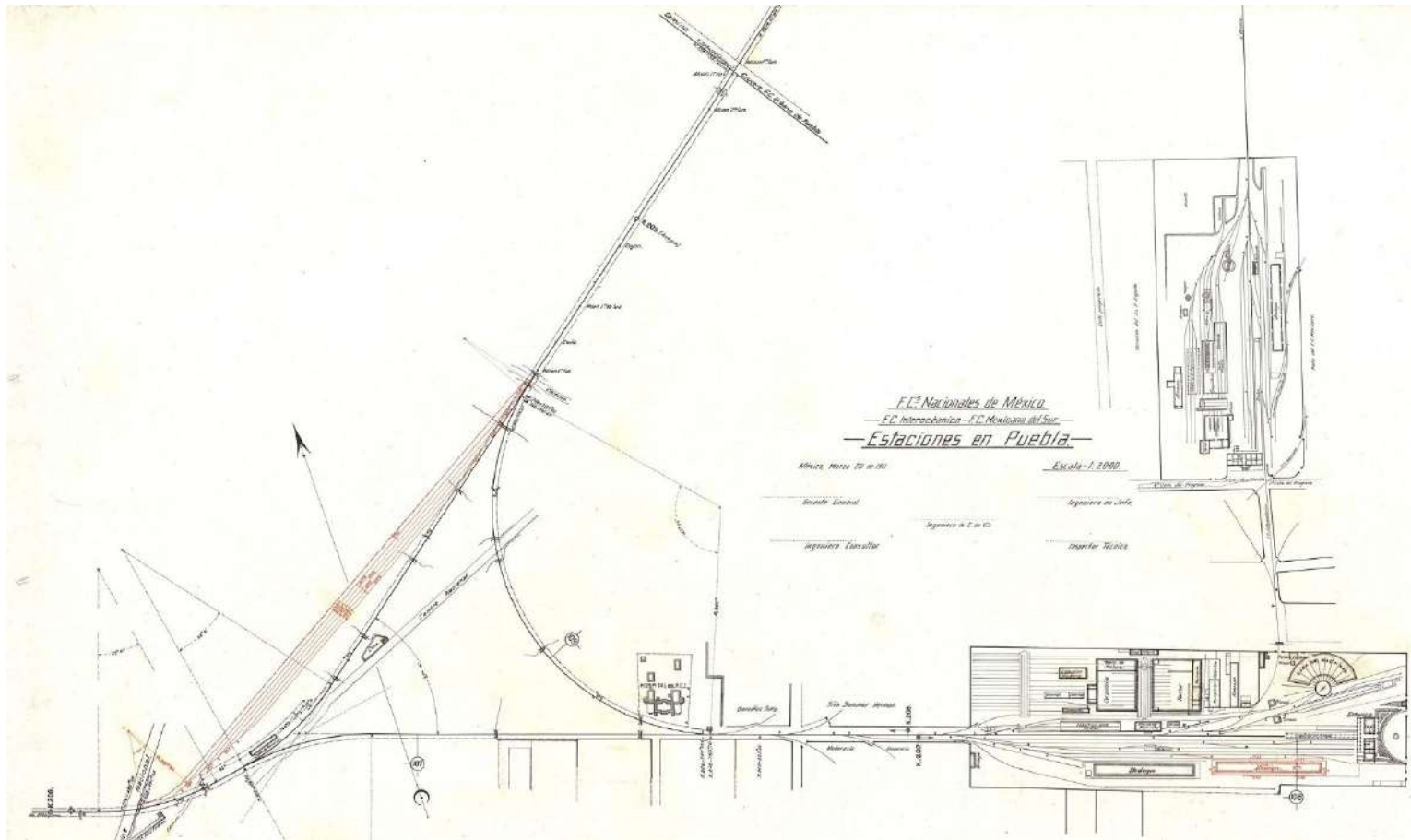
Cabe aclarar que no significan que sean estrictamente como fronteras las delimitaciones jurisdiccionales de las secciones, hay casos en los que puede apreciarse que existen trabajadores de la sección 21 en otras localidades que deberían ser de otras secciones, quienes deberían tener su jurisdicción, lo que llevó a tener conflictos sobre qué sección debía tener vigilancia sobre los trabajadores del riel, cosa que se apreciará más adelante cuando abordemos el estudio de los expedientes.

En cuanto a Puebla, donde se encuentran las oficinas de la sección 21, apreciamos que la espacialidad está caracterizada por encontrarse las estaciones del Antiguo Ferrocarril Interoceánico y del Mexicano del Sur:

²⁹¹La línea VC se encuentra en desuso y por lo menos las vías que todavía siguen en pie (al menos hasta el 31 diciembre del año 2024) son las que van de la antigua localización de la estación “Arcos” hasta Cholula metros antes de la pirámide, mientras que las vías levantadas de la línea VB y conectaban con la línea VC ya no existen, son las que pasaban por las calles que hoy son Diagonal Defensores de la República, donde empieza Reforma hasta Héroes de Nacozari, Av. Reforma, pasando por donde se localizó la estación “Dobladero”, entre las calles 37 a 51 poniente y subiendo por Diagonal Reforma Norte, las calles 8 sur y 6 norte de la Junta Auxiliar La Libertad, y 55 Poniente de la Ciudad de Puebla para conectarse con las vías que hasta 2024, están concesionadas a FERROSUR S.A de C.V.. Estas vías fueron levantadas en 1965. *Vid.* Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario “Red ferroviaria nacional” [proyección cartográfica], (Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, 2024). Y Gloria Arminda Tirado Villegas, *Antigua Estación del Ferrocarril Interoceánico... Op. Cit.*, p. 6.

²⁹² Ferrocarriles Nacionales de México... *Op. Cit.*, y Sindicato de Trabajadores de la República Mexicana...*Op. Cit.*, pp. 278-288.

Plano 4. "Estaciones en Puebla"



Fuente: "Estaciones en Puebla". Marzo 20 de 1911. Escala 1: 2000. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Vía y estructuras. Serie Patios y líneas. Secretaría de Cultura. CNPPCF, Cedif, N° 8525.

Abrimos un paréntesis para explicar que, si bien el plano "estaciones de Puebla" es de 1911, no cambió la localización de las estaciones, las conexiones entre sí como sus conexiones al sistema de vía angosta, ni del hospital; sin mencionar que las vías en rojo indican, fue un proyecto que nunca se concretó. Entre el empalme que conecta con la estación del Interoceánico y la misma, apreciamos la localización del Hospital de los Ferrocarrileros de Puebla.

Desafortunadamente no hay descripción general disponible de las estaciones del antiguo Mexicano del Sur, ni del Interoceánico dentro del tiempo de estudio, si bien se encontraron narraciones sobre las funciones de sus talleres y oficinas hasta 1931 por la revista *Ferronales*, lo que lleva a cuestionarnos la vigencia de aquellas características en los próximos nueve a veintiún años del tiempo en que se escribió el número de la revista hasta la temporalidad que se concentra el estudio.²⁹³

La estación del Interoceánico poseyó una oficina telegráfica la cual contaba con 10 hilos telegráficos y ramales de División Puebla, Ramal de Tlancualpican, Ramal Puente de Ixtla, Ramal de Esperanza, Ejutla, Taviche, Ocotlán y Tlacolula. Tuvieron a su cargo una "Planta de Acumuladores para la atención de coches especiales de pasaje y dormitorios acondicionados por el equipo eléctrico del sistema Edison y todo lo concerniente al ramo de Electricidad"; añadido a la planta, la oficina telegráfica contaba con 2 juegos de repetidores Ghegan de 5 Ohm. c/n para expeditar el servicio. Además, la oficina telegráfica en Puebla contó con cinco celadores dependientes y distribuidos en Los Reyes, Cuautla, Tehuacán, Oaxaca y la estación misma en Puebla.²⁹⁴

Entre los edificios dentro de la estación, se erigió el Hospital de los Ferrocarrileros que se estableció en la ciudad de Puebla, y del que se comparte una imagen de su fachada, a continuación:

²⁹³ *Ferronales*, Tomo 2, Núm. 10, octubre de 1931. Nota: La revista *Ferronales* fue una revista a cargo de los FNM y para la edición citada, tuvo su tema principal sobre las cosas y sus elementos de la división Puebla-Oaxaca. (Posteriormente conocida solo como división Puebla).

²⁹⁴ I. Castillo [Jefe de oficina telegráfica del F.C. Interoceánico en 1931], "Oficina Telegráfica en Puebla" en *Revista Ferronales*, Tomo 2°, Núm. 10, Octubre de 1931, p.11.

Imagen 8. Fachada del Hospital de los Ferrocarriles Nacionales en la ciudad de Puebla, Pue.



Fuentes: "Fachada del Hospital de los Ferrocarriles Nacionales en la ciudad de Puebla", Pue., *Revista Ferronales*, Tomo VI, Núm. 8, agosto de 1935, p. 18.

En la edición de la revista *Ferronales* de octubre de 1931 el médico residente, Domingo Couoh Vázquez, describe los servicios que el hospital contenía:

[...] tres Salas para enfermeros y una para Infecciosos. Una Sala de Operaciones [...] Una Sala para Curaciones, Un Departamento para Rayos X, el que está instalado un aparato Thompson Plator de 60 milamperios y seis pulgadas de penetración con su equipo necesario y su instalación aérea. Un despacho para el Médico Residente. Comedor para Enfermeras. Cocina. Tres Baños para enfermos. Departamento para

enfermeras. Una Lavandería y un Departamento para servidumbre. Un descanso para cadáveres.²⁹⁵

El hospital fue inaugurado el mismo año en que la estación se inauguró (1897) y fungió como complemento del Hospital Colonia edificado en la ciudad de México, atendió a trabajadores de la división Puebla como de la división Jalapa de los FNM. El recinto se conoció también como “Hospital inglés” y se ubicó aproximadamente en la 21 norte, entre 4 y 6 poniente, y fue demolido en 1965 (seguramente su cierre se efectuó aquel mismo año) sin dejar nada como vestigio.²⁹⁶ Durante su existencia, tuvo una importancia en la vida de los ferrocarrileros de la división quienes no solamente recurrían a este cuando sufrían accidentes o padecían enfermedades producto de su trabajo, como lo demuestran los expedientes revisados, sino que se vivieron conflictos con el personal médico, lo que se convirtió en parte de los conflictos que debía resolver la sección. Cuando se aborden los casos de enfermos se retomará.

En cuanto a talleres, se aprecia que había una Casa Redonda (entiéndase una casa redonda es la que contiene un determinado número de cobertizos donde se almacenan las máquinas cuyas vías conectan a una mesa giratoria en el centro de los cobertizos y la vía que lleva al sistema ferroviario), edificios de aceitera con cimentación de tanques y máquinas para grasa de dope, copas y cajas motrices. Se tenían reconstruidos el departamento de piso, el de cordería, prensa, aire, metales, eléctrico, pintura, y la reparación de las oficinas del maestro

²⁹⁵ [Domingo Couoh] Vázquez, “Hospital de los Ferrocarriles Nacionales en Puebla” en *Revista Ferronales*, Tomo 2º, Núm. 10, Octubre de 1931, p. 14. Nota: en la cita textual a la nota, “un descanso para cadáveres”, podemos sugerir que se refería a gavetas para cadáveres.

²⁹⁶ Gloria Arminda Tirado Villegas, *Antigua Estación del Ferrocarril Interoceánico... Op. Cit.*, p. 21. Nota: Un ejemplo es un celador de telégrafos de nombre Isidro García Fernández, quien laboraba en la división Jalapa y por tanto su jurisdicción era la sección 12. Su aparición en sus expedientes seguro se debió a su traslado al Hospital de los ferrocarrileros en Puebla para recibir atención médica por un accidente en el kilómetro VF-35 en el ramal de Oriental a Teziutlán, ocurrido el 2 de septiembre de 1943, estaba realizando inspección de las líneas telegráficas cuando cayó y se rompió cuatro costillas. La empresa nunca le reconoció como accidente laboral, pese a haber presentado el caso ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje hasta los Tribunales de la Suprema Corte de Justicia, el asunto terminó el 15 de agosto de 1946. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 105-Exp. 6257.

mecánico y ayudante, la del departamento de inspectores de coches y carros, y del Superintendente ayudante de fuerza motriz y maquinaria.²⁹⁷ Finalmente, se contó con los almacenes, que pasaron a ser de Distrito, no significaba que los ferrocarrileros dejaron de operarla. Los responsables de los almacenes dieron la función al almacén de proveer de materiales a los departamentos de la División Puebla, sino que también proveyó de recursos al almacén de la División Jalapa y el sub - almacén de San Lázaro.²⁹⁸

3.1.3. Descripción histórica de la espacialidad: ciudad de Puebla.

Con la progresiva llegada del ferrocarril a Puebla, provocó un efecto de desarrollo urbano, generando un crecimiento en barrios cercanos a las estaciones como el de San Miguelito²⁹⁹, esto no implicó que la población obrera comenzara su éxodo de los “cánones del trazo colonial” hacia las periferias, no fue hasta inicios de los años veinte del Siglo XX, y que se mantuvo en los años cuarenta con la construcción de las colonias aledañas, aunque conservó un ritmo lento en el crecimiento demográfico.³⁰⁰ Los ferrocarrileros fueron parte de dichos procesos, siendo ejemplo que no todos se establecieron en los alrededores de la ciudad. En general, el crecimiento de la ciudad desplazó a la clase trabajadora (no fue una particularidad de los ferrocarrileros) y ello generó un problema de vivienda, como sostiene la historiadora Rosalina Estrada “inquilinos y colonos han vivido estos años el incesante incremento de las

²⁹⁷ “Talleres de los Ferrocarriles en Puebla” en *Revista Ferronales*, Tomo 2º, Núm. 10, Octubre de 1931, p. 15.

²⁹⁸ Enrique Pérez, “Almacén de Puebla” en *Revista Ferronales*, Tomo 2º, Núm. 10, Octubre de 1931, p. 18.

²⁹⁹ Dicho barrio tiene sus referencias desde 1615, pero cuyos primeros asentamientos fueron destruidos en 1863 durante el sitio de Puebla y el temblor que destruyó su templo un año después. “La refundación” del barrio se dio con el asentamiento de ferrocarrileros, principalmente “jefes y mayordomos de talleres del *Ferrocarril Interoceánico*, que compraron lotes en lo que hoy es la 8 poniente, después de la 15 norte”. Cf. Gloria Arminda Tirado Villegas, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el Porfiriato... Óp. Cit.*, pp. 219-220.

³⁰⁰ Rosalina Estrada Urroz, *Industrialización y clase obrera en Puebla, 1940-1970*, Lecturas históricas de Puebla 65, (Puebla: Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Comisión Puebla V Centenario, 1991), p.7.

rentas, la escasez de viviendas para el alquiler, la falta de posibilidades de gozar de una casa propia y la precariedad de los servicios”.³⁰¹ Esto debe tomarse en cuenta al momento de preguntarse el tipo de vivienda que los ferrocarrileros asentados en la ciudad de Puebla poseían, ya que esta pudo ser una casa propia o asentados en un vagón vivienda para sus familiares y/o chozas, alquiler en departamentos o vecindades.³⁰²

Si el ferrocarrilero tenía posibilidad de adquirir una propiedad, este era respaldado por las cláusulas de Contrato Colectivo de Trabajo del capítulo XVI (cláusulas 168 a 172), la empresa de los FNM tenía cierta obligación de que sus trabajadores fuesen dotados de un lugar donde residir, por ello tenía a disposición ciertos terrenos y propiedades bajo determinadas condiciones. Aunque si se le añade la variable del espacio en que se ubicaron las residencias de los ferrocarrileros, si comparamos Puebla con el pueblo Oriental (ubicado dentro del estado) por ejemplo, hubo ferrocarrileros que sin ser jefes de estación o un puesto arriba en el escalafón; o siendo viudas o familiares de ferrocarrileros (posiblemente fallecidos) se les dio casas particulares en los terrenos de la compañía del Interoceánico en la Estación Oriental. No se descarta que en Puebla existieran casos similares.³⁰³

En el caso del interior del estado solo a los jefes de estación les daban vivienda, mientras que los trabajadores podían vivir en un vagón (como se aprecia en la siguiente) o alquilar una vivienda, dependiendo la categoría salarial. Cabe añadir que los trabajadores que iban

³⁰¹ *Ibid.*, p. 20.

³⁰² Rosalina Estrada Urroz, , *Industrialización y clase obrera en Puebla, 1940-1970... Op. Cit.*, p.20. John Mraz, “*Imágenes ferrocarrileras: una visión poblana*”, *Lecturas Históricas de Puebla* 59, (Puebla: Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Comisión Puebla V Centenario, 1991), pp. 6-8. Y Alan Villegas Herrera, *La fundación del pueblo de Oriental y la construcción de su identidad ferrocarrilera 1917-1946* [Tesis de licenciatura en historia]. (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2021), pp. 222-223.

³⁰³ *Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana*, (México, 1952), pp. 71-74. Nota: Fue el único contrato colectivo de la época de estudio localizado por lo que lo que rigió a partir de 1952 no significa que fue exactamente igual que las cláusulas previo a algún posible cambio con el tiempo, sin embargo, servirán de referencia próxima para comprender las razones de algunas acciones sustentadas en el CCT. Algunas cláusulas y fracciones de las mismas se recopilaron en Anexo 3.4 para mayor apreciación de las obligaciones de los FNM sobre las casas habitación a los trabajadores.

incorporándose a trabajar en ferrocarriles “se trasladaban a trabajar conforme se iba tendiendo vías de los ramales y, posteriormente aprovechaban las oportunidades laborales de la estación”, como ocurrió a finales del siglo XIX.³⁰⁴

Imagen 9. “Viejos vagones de tren que sirven como vivienda a las familias ferrocarrileras.”



Fuente: “Viejos vagones de tren que sirven como vivienda a familias ferrocarrileras”, circa. 1955-1958. Foto por Guillermo. Archivo Guillermo Treviño recuperado de John Mraz, “*Imágenes ferrocarrileras: una visión poblana*” ... *Op. Cit.*, [s-n.p. 7].

Pese a que la imagen disponible de los vagones vivienda sean de fechas posteriores a la temporalidad del estudio, no significa que no haya sido una excepción en la década de los cuarenta lo que significa que muchos ferrocarrileros en Puebla, así como en el interior del estado, corrieron con la posibilidad de haber residido en un vagón, particularmente en el caso de los elementos pertenecientes a la especialidad de vías, y cuyas familias construyeron su vida cotidiana alrededor de las vías, como lo muestra la siguiente imagen de una mujer lavando ropa junto a la vía ferroviaria:

³⁰⁴ Alan Villegas Herrera... *Op. Cit.*, p. 331.

Imagen 10. “Mujer lavando ropa junto a la vía ferroviaria”



Fuente: “Mujer lavando ropa junto a la vía ferroviaria”, *circa*, 1955-1958. Foto de Guillermo Treviño. Archivo de Guillermo Treviño recuperado de John Mraz, “*Imágenes ferrocarrileras: una visión poblana*” ... *Op. Cit.*, [s-n.p. 9].

De esta imagen podemos reflexionar sobre la carencia de disponibilidad del agua de las familias quienes desarrollaron su vida al lado de las vías, ya sea viviendo en un vagón o en un sitio habitacional al lado de la vía. Muchas veces el lugar donde encontraban el vital líquido era del depósito de agua de las locomotoras, las mujeres se acercaban con sus cubetas e incluso los garroteros les ayudaban a llenarlas.³⁰⁵

Aunado a conocer algunos de los problemas generales, es relevante observar que algunos negocios y los locales de trabajo que se encontraron dentro de la ciudad fueron un complemento en los ingresos de los ferrocarrileros poblanos y sus familias. Los ejemplos son el de una pulquería en el barrio de San Antonio cuya dueña era la señora del mecánico Jacinto López, o un local sin nombre especificado, localizado en la 11 norte entre avenida Reforma y la 2 poniente (Ernesto Hernández indicó que ahí vendían un mole de panza para “sudar la

³⁰⁵ Véase. Juan Rulfo, *En los ferrocarriles*, (España: Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades, Instituto de Investigaciones Filológicas, Instituto de Investigaciones Sociales, Dirección General de Publicaciones y Fomento Editorial, Centro Cultural Universitario Tlatelolco, Fundación Juan Rulfo, Editorial RM ,2014), pp. 139 y 141.

cruda”) y al hijo del propietario, que era ayudante mecánico, le decían el “molero”;³⁰⁶ había otros locales cuyos dueños eran ferrocarrileros como “Los Oaxaqueños”, cuyo dueño era del departamento de pintura de apellido Carreño,³⁰⁷ incluso en los propios expedientes encontramos una tienda que el mecánico Alfredo González (40 Poniente esquina con 9 Norte), utilizó como residencia.³⁰⁸

3.2 Los problemas generales de los ferrocarrileros.

Para el siguiente apartado, es importante darle continuidad a la cuestión de la espacialidad y su relación con los ferrocarrileros, a partir del análisis cualitativo en referencia con los ejemplos de carestía de vida que se manifiestan dentro de los expedientes consultados.

3.2.1 Los efectos de la carestía de vida: 1940-1952

Es importante aclarar que los salarios de los ferrocarrileros fueron los más altos en comparación del promedio de salario mínimo general en el estado de Puebla, pero dependiendo de la categoría los salarios de algunos trabajadores fue similar o inferior (en el caso de empleados no clasificados) al salario del promedio general de los distritos industriales del país como del Distrito Federal, dependiendo de la categoría que el trabajador poseía. Esto no significa que hayan estado exentos de dificultades económicas. Se aprecia a continuación a varios elementos ferrocarrileros que pasaban por dichas complicaciones, aunado al levantamiento de locales por parte de propios elementos o sus familiares, hay quienes, conducidos por casos extremos en la manutención familiar, aumentaron con urgencia la necesidad de un empleo en los FNM.³⁰⁹

³⁰⁶ Ernesto Hernández Córdoba, *Un tren llamado vida: mi experiencia en Jalapa y Puebla*. Cuadernillos del Museo 4, (México: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1996), p. 45.

³⁰⁷ Guillermo Campos Ríos, *Relatos del Interoceánico 3... Op. Cit.*, p. 30.

³⁰⁸ Alfredo González [Chouzal] Mecánico jubilado en 1952. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 108- Exp. 6466.

³⁰⁹ Para una mejor comprensión de los salarios, véase Anexo 3.5.

Existen casos como los mecánicos Felipe González Gámez (ingresó en 1947, como ayudante Auxiliar en talleres) y José Luis Benítez Mendoza (su ingreso estimado fue en 1948, como limpiador de locomotoras extra), cuyos padres fueron ferrocarrileros pero habían fallecido años antes de su solicitud de ingreso, bajo el motivo que ambos necesitaban ayudar económicamente a sus madres; incluso caso como el de Anastasio Isauro Hernández Vázquez, cuya madre escribió una carta dirigida al secretario local de ajustes de la sección 21 para que auxiliara a su hijo a ingresar a los FNM. La situación se volvió más crítica para Felipe González cuando un año después de su ingreso se le suspendió por incapacidad (su caso de discapacidad visual, así como su reinstalación en 1950 se abordará más adelante).³¹⁰ Pueden considerarse las presiones que vivían para ayudar económicamente a los familiares que dependían de ellos y que orillaban a los jóvenes, una vez que tenían la edad para trabajar en los ferrocarriles a buscar empleo en la empresa. Aunque también podía ser la razón por la que se detenían a cambiar de puesto, ya fuera por una permuta o un ascenso. Tenemos como ejemplo el telegrafista Rodolfo Figueroa Morales, quién desde 1943 buscó permutar con un ferrocarrilero de la sección 19. Solicitó que dicha permuta fuera cancelada por el hecho de

³¹⁰ Felipe González Gámez (Exp. 1302) nació el 14 de enero de 1928 en Tehuacán, Pue. fue hijo del maquinista Antonio González Luna (socio del STFRM y fallecido en 1938) y Ángela Gámez, ingresó a los talleres del ex Interoceánico como ayudante auxiliar (ayudante de herrero) con sueldo de 265 pesos al mes (antigüedad en los FNM del 20 de marzo de 1947 e ingresó al STFRM el 7 de septiembre de 1949). Fue suspendido en 1949 por su problema de miopía, reinstalado en 1950 cuando se solucionó el uso de anteojos durante su trabajo, pero no se le retribuyeron sus sueldos caídos, pues estaba justificado por el hecho en que importaba la agudeza visual para el puesto que empleaba, pasó unos meses en la sub-terminal de Tehuacán y devuelto a Puebla. Su expediente termina en la fecha del 24 de julio de 1961, registrando el puesto de Calderero clase A, lavador en Tehuacán.

José Luis Benítez Mendoza (Exp. 6309) hijo de un jefe de estación en Grajales y telegrafista extra de planta (con antigüedad de 1915 y fallecido en 1941). Ingresó en los talleres de Puebla alrededor de 1948, como ayudante auxiliar (limpiador de locomotoras extra). Su expediente se limita solo a algunos que incluyen destitución por supuesta insubordinación y un permiso para ausentarse para resolver asuntos familiares urgentes.

[José] Anastasio Isauro Hernández Vázquez (Exp. 6475) ingresó como ayudante auxiliar el 21 de abril de 1951. Fue hijo de Margarito Hernández, aseador de coches fallecido. Puede considerarse que, gracias a su madre Sofia Vázquez, quien escribió una carta con fecha del 3 de octubre de 1951 al secretario local de ajustes en turno, Samuel Escudero Astorga. En su carta solicitó su ayuda para que su hijo ingresara a los FNM, ya que era hijo de ferrocarrilero que, tras su muerte, la situación se tornó complicada para la economía de la familia. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 23- Exp. 1302 y CEDIF-FSTFRMS21-Caja 105- Exp 6309. CEDIF-FSTFRMS21- Caja 108- 6475.

tener un hermano en estado grave de salud y a quien cuidaba³¹¹; en cuanto al cambio de puestos, si esto ocurría por la pérdida de derechos de la antigua plaza y la falta de horas de trabajo cuando uno se convierte en extra, evitaba continuar con la petición tal como lo relató el trenista José Manuel Jorge Ramírez López:

En el área de trenes, cada vez que se asciende se pierden los antiguos derechos de la otra plaza y hay que hacer “extras”, que a veces implica que sólo se trabaje una vez a la quincena y a veces nada.

Por esta razón, en Trenes era muy común que mucha gente se quedara hasta fogonero nada más, pues las oportunidades para maquinistas llegaban muy tarde, cuando ya tenían compromisos familiares y no se podían dar el lujo de hacer “extras” en una nueva categoría.³¹²

Por supuesto que había ventajas el ser familiar de ferrocarrilero para ingresar a los FNM, siendo la lucha contra las condiciones de precariedad que impulsan a los jóvenes a conseguir un puesto, pero una vez acoplados en la estabilidad laboral, era difícil ascender por el tiempo que implicaba la capacitación y pasar primero por ser extra de un escalafón mayor lo que representaba menos horas de trabajo y un menor salario, sumándose el alto número de personal que esperaba por antigüedad la oportunidad de subir de puesto es por ello que se quedaban en puestos más bajos pero de una mayor accesibilidad por el principio de proveer; aunque un caso más adelante nos revela que hay condiciones en que uno no podía estar cerca del núcleo familiar, lo que orillaba al empleado a “desaparecer” del campo laboral y por ende, haberse “escapado” del registro de los expedientes.

Dicho caso fue el del mecánico José Flores Tirado, quién había pedido una permuta de dos años para cambiar de puesto con el ayudante moldeador Isidoro López Sánchez, quien

³¹¹ Rodolfo Figueroa Morales fue un ferrocarrilero de la especialidad de trenistas procedente de Jalapa (sección 12) y con antigüedad en los FNM desde 1936, llegó a Puebla en 1941. Así como solicitó (y canceló) solicitud de permuta en 1943, solicitó un traspaso de vuelta a su sección de origen, volviendo a Puebla en 1957 con el puesto de despachador de trenes. Su expediente tiene contenido fechado hasta la década de los ochenta. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 23- Exp. 1301.

³¹² Guillermo Campos Ríos, *Relatos del Interoceánico 3... Op. Cit.*, p. 33.

trabajaba en Chihuahua entre 1941 y 1943. A su regreso a Puebla no pudo conseguir la permuta definitiva, por lo que el 11 de diciembre de 1943 solicitó una renuncia por 30 días para atender problemas familiares (su familia estaba en Chihuahua), como no se le encontró por ningún sitio, el 14 de febrero de 1944 se reportó que quedaba fuera de servicio por abandono de su puesto.³¹³

La carestía de la vida empujaba a los trabajadores a pedir préstamos, las deudas que los ferrocarrileros contraían tenían sus distintos efectos en cómo afrontaban dicha condición, testimonios como el de Ernesto Hernández Córdoba quien sin tapujos recordó cómo adquirirían deudas en otros giros, como en las cantinas, botaneros y pulquerías, los gastos en dichos negocios obligaban a pedir prestado y, en algunos casos, el referido ferrocarrilero llegó a pasar hambre cuando no le pagaban su salario en tiempo. Lo interesante es la mención que hace sobre las razones de quienes prestaban dinero: “ninguno prestaba ni un peso, lo raro era que cuando pedía para “chupar” le decían a uno: te alcanza o quieres más. Pero para echar un taco no había quién prestara un peso”.³¹⁴

Hay ferrocarrileros cuyas deudas no eran a compañeros prestamistas, el ejemplo es el caso del oficinista Reynaldo Cuevas Antonio, quién llegó a Puebla desde la sección 13 (Matías Romero, Oax.) y permaneció en la ciudad entre 1950 y 1951, tenía una deuda en la tienda sindical de la sección por 116.87 pesos. Tras su paso por la sección 21 se endeudó por gastos médicos, así como una cuenta de 93.65 pesos en la farmacia “San Román”, se trasladó a la

³¹³ José Flores Tirado llegó a Puebla como parte de un traspaso de Chihuahua y fue admitido en el STFRM hacia 1937. Después de no poder volver a conseguir un puesto en Chihuahua, efectuó su renuncia de 30 días y no volvió, por lo que se le sacó del servicio de los ferrocarriles. Se desconoce si hubo una reinstalación, puesto que el asunto quedó en suspenso en 1944, no diciendo más su expediente. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 51- Exp. 3039. Nota: En cuanto a solicitar renuncia por un determinado número de días no se refería a renunciar al puesto, sino a solicitar asueto laboral, por supuesto esto generaba salarios caídos al ferrocarrilero que lo solicitaba. Ya sea por una enfermedad, asuntos mayores o comisiones sindicales.

³¹⁴ Ernesto Hernández Córdoba “Accidentes, anécdotas y chistes en Xalapa y Puebla”, en Museo de los Ferrocarriles Nacionales. *Testimonios Ferrocarrileros*, Cuadernillos del museo 3. (Puebla: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1994), pp. 80-81. Nota: En uno de sus testimonios en su paso por Jalapa, un Mecánico de nombre Gonzalo Sánchez, que prestaba a rédito a quienes lo necesitaran (en su caso le pidió prestado cuando murieron su hermana como su madre), quien cobardemente fue asesinado, lamentablemente su libreta donde apuntaba a sus deudores fue robada. Su viuda quedó sola y ella guardaba una copia de su libro, y varios ferrocarrileros hicieron caso omiso al llamado de pagar sus deudas. *Ibid.* 78-79.

sección 20 (Orizaba, Ver.).³¹⁵ Esos movimientos constantes son resultado de la imposibilidad de pagar las deudas en los sitios donde temporalmente laboraban.

Ante los problemas de carestía y precariedad que vivían algunos ferrocarrileros, la existencia de la Sección 21 del sindicato nos lleva a observar dos problemáticas: la primera, es la responsabilidad de la organización sindical por apoyar a los ferrocarrileros quienes necesitaban un apoyo económico, como así lo requirió dos veces el mecánico José Romo Yáñez, que el 19 de octubre de 1945 se le brindó un apoyo económico para los gastos fúnebres de uno de sus hijos; así como recibió apoyo económico en 1954, para el pago de los uniformes (debía pagar a plazo de tres meses) de sus hijos José y Marta Romo López quienes cursaban el segundo año en el Instituto Normal del Estado (11 sur 1102, Puebla, Pue.) en 1954.³¹⁶

El segundo es el compañerismo generado en un determinado grupo de los trabajadores de la Sección 21, generando una auténtica comunidad unidad por las máquinas de vapor y por la identidad ferrocarrilera, algunos testimonios refrendan la idea. El ejemplo para abordar es del ferrocarrilero poblano Guadalupe Monroy, quien ingresó al trabajo en el Interoceánico, en 1936, comenta:

Había una hermandad entre los ferrocarrileros, no importaba que fuera trenista, telegrafista, oficinista de taller, siempre había una comprensión y solidaridad hasta en

³¹⁵ Reynaldo Cuevas Antonio era un oficinista procedente de la sección 13 (Matías Romero Oaxaca), dejó una deuda por 116.87 pesos que al parecer no pagó). Se mantuvo en la Sección 21 entre el 26 de septiembre de 1950 al 8 de octubre de 1951 y principio de este año, solicitó permiso renunciante a partir del 7 de mayo, contrayendo una deuda por gastos médicos [que no menciona su expediente], y cuentas por pagar en la farmacia “San Román” por 93.65 pesos. El 22 de diciembre apareció como mensajero-archivero en las oficinas de la sección 20 (Orizaba, Ver.), pero desde el 6 de mayo de 1952, se reportó que no volvió a presentarse en la sección. Al terminar así su expediente desconoce el destino del ferrocarrilero. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 41- Exp. 2356.

³¹⁶ José Romo Yáñez fue un mecánico con antigüedad en los FNM de 1939 como ayudante auxiliar, hermano del ferrocarrilero Manuel Romo Yáñez (fallecido en un accidente en San Lázaro) y cuñado del ferrocarrilero de la división Puebla, Joel López Cruz. Solicitó admisión al STFRM en 1940 mismo que fue aceptado el 12 de junio, esto a razón que sufría constantes accidentes laborales, con el fin que le ayudaran a buscar la indemnización de los FNM correspondiente. Tenía una esposa de nombre Ana María López y para 1942 llegó a mantener a 4 adultos y tres hijos (uno que falleció en 1945). Con el tiempo pasó de ayudante de electricista en casa redonda (1946), a mecánico electricista “B” (1950), donde más tarde alcanzó el grado “A”. Su expediente se corta en 1957 debido a que ya prestaba servicio en San Lázaro. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 38-Exp. 2158.

la calle. Por ejemplo, cuando alguien tenía una enferma en casa y la iban a operar y no tenía recursos económicos pues todos cooperábamos [...] ³¹⁷

En los expedientes del CEDIF tenemos un ejemplo de aquel compañerismo con el caso del carretillero Gonzalo Soto Gayoso, quién en 1947 se encontró retirado del servicio por una enfermedad, lo que ocasionó una situación precaria en su economía. Fue entonces que el ayudante del secretario local de ajustes, Juan Ortiz Herrera, solicitó apoyo voluntario a los garroteros y estibadores de la agencia de exprés para su familia quienes pasaban un momento de carencia. El resultado fue una lista de 73 garroteros y 10 estibadores (carretilleros), cuya mayoría firmó para ofrecer su apoyo a la familia del estibador, cuya aportación fue entre cincuenta centavos y dos pesos, la mayoría contribuyó con un peso. ³¹⁸

El compañerismo entre ferrocarrileros solo podría contrastarse por los problemas que el gremio ferrocarrilero en general pasaba, aunque las diferencias políticas generaban cierta enemistad entre los de la sección sin siquiera ser producto de asuntos sindicales, como lo fue la lucha contra los elementos gomezetistas (contexto seccional), la cuestión de fraternidades o cuando fue el charrazo. Cosa que se estará analizando conforme avanza la investigación.

³¹⁷ Gloria Arminda Tirado Villegas, *Relatos del Interoceánico 2*, Lecturas Históricas de Puebla 97 (Puebla: Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Comisión Puebla V Centenario, 1992), p. 19. Nota: La vida en los ferrocarriles generó compañerismo y unión entre ferrocarrileros y familias en distintas comunidades a través del país, ejemplos populares del siglo XX son la formación del pueblo de Oriental conformado por familias ferrocarrileras; o la comunidad de Acámbaro y su mayor referente, la unión de los ferrocarrileros que llevó a la construcción de las máquinas 295 y 296 “Fidelita”. Cf. Alan Villegas Herrera... *OP. Cit.* y Emma Yanes Rizo, *Vida y muerte de la Fidelita, la novia de Acámbaro: una historia social de la tecnología en los años cuarenta: el caso de los Ferrocarriles Nacionales de México*. (México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991).

³¹⁸ Gonzalo Soto Gayoso, se estima que nació en 1907, ferrocarrilero de la especialidad de vías y conexos, hijo del mensajero de la ruta Los Reyes-Guadalajara, Andrés Luis Soto; estuvo casado con Carmen García con quien para 1945 tenía cuatro hijos. Comenzó como mecánico en 1927, fue admitido en el STFRM en 1936, fechas próximas en que apareció laborando en la oficina de exprés en Puebla. En 1944 cambió de puesto a carretillero de la agencia de exprés. Padecía problemas gastrointestinales desde 1943, lo que le costó su vida al fallecer de una peritonitis úlcera gastroduodenal el 27 de julio de 1959 a sus 52 años fue internado en el Hospital IMSS Polanco, ciudad de México. Al parecer falleció sin jubilarse. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 51- Exp. 3035.

3.2.2. Problemas laborales.

- El problema de los escalafones.

La entrada al servicio de los FNM comenzaba para los ferrocarrileros desde los ayudantes auxiliares (o al menos esto indica la regla general), aquellos “chamacos de 15 y 16 años” quienes apoyaban a los puestos fijos a la elaboración de papeleo, además de auxiliar en las funciones generales de los puestos de trabajo en talleres.³¹⁹ En particular eran los hijos de los ferrocarrileros quienes solicitaban ingresar al servicio (como previamente observados). En lo que podríamos considerar el puesto de trabajo más bajo de la jerarquía escalafonaria, se aprecia en primer lugar un sobrecupo en la categoría de ayudantes auxiliares quienes fuera de Puebla no encontraban oferta de empleo, como sí lo era en los talleres de la capital del estado. El ejemplo de este problema de centralización del trabajo aparece en los primeros años de la década de los cuarenta, el ayudante Wenceslao López Coutiño quien debido al poco trabajo en la sub terminal de Tehuacán, buscó regresar a los talleres de Puebla, algo que logró en 1944 antes de pedir permiso renunciante por encontrarse trabajando en los Estados Unidos como parte del programa bracero.³²⁰

Una vez dentro de los ferrocarriles, se presentaban peleas por los puestos de trabajo y la exigencia por cumplir con la asignación a partir de la antigüedad de los ferrocarrileros, no obstante, existían inconsistencias entre sindicato y empresa en la asignación de puestos, tal

³¹⁹ Gloria Arminda Tirado Villegas, *Relatos del Interoceánico 2... Op. Cit.*, p. 19. Nota: pese a que los testimonios se mencionan jóvenes de edades muy temprana para trabajar, se debe aclarar que se encontraron en pocos expedientes solicitudes de admisión al servicio o al sindicato de menores a la edad legal para el trabajo. Esto nos indica que, por más que existan estipulaciones o procesos acordes a la ley, hay una realidad cuyos testimonios solamente nos pueden revelar.

³²⁰ CEDIF-FSTFRMS21- Caja 8 - Exp.430. Nota: El Programa Bracero fue un convenio que se firmó entre México y Estados Unidos “para la contratación de trabajadores temporales para el país vecino, quienes trabajaban en el campo y en las vías ferroviarias”. El programa finalizó en 1964 tras haber emitido 4.5 millones de contratos. Oscar Ariel Mójica Madrigal, Sergio Chávez y Areli Veloz Contreras. *Braceros: de retaguardia productiva a olvidados* [documental; traducción de Aylín Díaz]. (Edición de Alberto Gonzáles Ceja y Oscar Ariel Mójica Madrigal: 2018, [49:05 minutos]), minuto 1:23-1:47. Es posible que Wenceslao López hubiera marchado como bracero en busca de oportunidades de crecimiento económico o esperando algún reconocimiento que le funcionara después, seguramente influenciado por las posibles dificultades de pasar de ayudante a un puesto mayor en el escalafón.

como lo manifestó Jesús Flores Sánchez, con antigüedad de 28 de noviembre de 1943, a partir de su caso, en el que le fueron prolongando gradualmente su cambio de carretillero a la especialidad de oficinistas entre 1944 y 1951. En su expediente se aprecia que, durante este tiempo se presentan los problemas por falta de coordinación de los representantes sindicales de la sección (quienes vigilaban la correcta asignación de puestos según antigüedad) para vigilar los derechos escalafonarios, ya que solicitó realizar sus prácticas para moverse a oficinistas, se le autorizó empezar su capacitación en 1946, aunque nunca ocurrió, ya que fue relegado al brindar mayor facilidad a ferrocarrileros de menor antigüedad; en 1951 se le recomendó realizar nuevamente su solicitud por el tiempo transcurrido.³²¹

Existieron otras supuestas inconsistencias en el tratamiento sindical, que produjeron protestas por parte de elementos o de los mismos representantes de la sección; a continuación se exponen algunos casos que permiten observar características propias en cada uno de los expedientes disponibles.

El caso de Fernando Lozano Chávez, uno de los tres hijos del maquinista Francisco Lozano Garza (fallecido al momento que su hijo Fernando ingresó a los FNM) con antigüedad de 1909). Lozano Chávez prestó sus servicios a los ferrocarriles desde el 4 de marzo de 1949 como ayudante auxiliar y desde el 22 de julio recibió recomendación de la organización (STFRM) para trabajar en los talleres de Puebla. Esto le generó dificultades para ingresar a trabajar ya que supuestamente solo podían recomendarse como máximo a dos hijos, por lo que su recomendación fue cancelada a mediados de 1950 (desde finales de 1949 se buscó su eliminación del servicio); la sección 21 buscó de alguna forma que la empresa le diera de

³²¹ Jesús Flores Sánchez fue hijo del cargador Tranquilino Flores Sánchez (antigüedad de 1933), ingresó al servicio el 28 de noviembre de 1943 ocupando el puesto de estibador (carretillero) extra. Y desde el 15 de julio 1944 solicitó un cambio a la especialidad de oficinistas, prácticas que le fueron autorizadas en 1946 pero que nunca se realizaron, ya que en su lugar se les dio mayor facilidad a ferrocarrileros de menor autoridad como José Aponte (al que se le canceló su recomendación, escalafón 153 antigüedad 8-feb-46) y Héctor [C.] (esc. 163, antigüedad 9-may-46). El 23 de noviembre en 1951 se le recomendaba elaborar nuevamente la solicitud por el tiempo transcurrido. El citado ferrocarrilero tuvo un accidente el 30 de agosto 1952 cuando trabajaba en los patios de la estación del ex interoceánico. Estando dentro de un carro de exprés recibió un golpe de una de las máquinas, haciendo caer unos sacos que le cayeron encima, al presentarse en el hospital de los ferrocarrileros fue atendido por el personal quién lo acusó de tener lesiones por riña y no por un accidente. Finalmente fue a un doctor particular quién le tomó dos radiografías que comprobaron que sus lesiones fueron producto de un accidente. CEDIF-FSTFRMS21- Caja 23 - Exp.1297.

baja, por fortuna no fue así gracias a la intervención del Maestro mecánico Adrián Huerta Valdés quien explicó que el intento de destitución estaba fuera del contrato.³²²

La acusación se basó en la cláusula 116 del Contrato Colectivo de Trabajo (CCT) que este debía ser destituido al no reunir el requisito de recomendación reconocida dentro y para ingresar al sindicato por lo que no tendría el derecho al escalafón que se le fue asignado. Es posible que la intervención del maestro mecánico Adrián Huerta, se halla basado en la cláusula 118, los derechos de escalafón no podían ser utilizados para destituirlo de su puesto de trabajo; esto porque un escalafón es la antigüedad referente para los casos de ascenso o jubilación principalmente, no para acciones disciplinarias correspondientes a la administración de la empresa.³²³

Otro caso en que se presenta la protesta por parte de los miembros del sindicato es del Ayudante extra de conductores de exprés Rufino González Marín, a quién se le acusó (sino que incluso se le insultó) el 11 de noviembre de 1952 por un grupo de ferrocarrileros de no haber pasado el examen para ser conductor de exprés. Fue un infundio, ya que al poco tiempo se comprobó que sí había pasado dicho examen.³²⁴

En el caso de Jesús Macías Pérez se observa que había elementos internos como externos al sindicato dispuestos a ayudar a familiares de amigos cuyos compadrazgos pudieron vulnerar el escalafón. Era ayudante extra al que desde 1951 se le dieron facilidades para nivelarlo a la planta de conductores exprés extra y cuyo escalafón se asignó una vez que realizó su primer viaje, el que supuestamente ocurrió el 4 de octubre de 1951, aunque tiempo antes el 14 de julio del mismo año, Rafael Ortiz García (Secretario Local de la sección 21 para aquella fecha) se dirigió al superintendente de exprés expresándole que dicha acción solo vulneraba

³²² Fernando Lozano Chávez fue el tercer hijo, en ingresar a los FNM, del maquinista fallecido Francisco Lozano Garza (antigüedad del 5 de noviembre de 1909), por lo que se derivó en el problema a principios de sus servicios en 1949, de que se cancelara su recomendación un año después, puesto que solo podían contratarse máximo a dos hijos. Aunque pudo quedar fuera del servicio por presión de la sección 21, su relación con la organización mejoró después, hasta figurar como un número afiliado del mismo. Se expuso a dos destituciones en 1955 (desobediencia de mandatos de la empresa) y en 1968 (accidente), hasta que fue destituido definitivamente por fraude (cobros de sueldos indebidos) en 1974. CEDIF-FSTFRMS21- Caja 8- Exp. 435.

³²³ CEDIF-FSTFRMS21- Caja 8- Exp. 435 *cf.*, *Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, Op. Cit.*, pp. 55-56. Para ver completo las cláusulas citadas véase anexo 3.4.

³²⁴ CEDIF-FSTFRMS21- Caja 98- Exp. 5832.

los acuerdos entre sindicato y empresa.³²⁵ Esto infringía las cláusulas 10 y 141, ya que para ocupar un puesto alto debía poseer antigüedad, vulnerando aquellos aspirantes al puesto de conductor además que no debió ser utilizado sus servicios ya que no fue propuesto ni recomendado por el sindicato.³²⁶

Fue separado de la agencia de exprés en febrero de 1952 por reducción de personal. A partir de este evento habría que preguntarnos hasta dónde influían los contactos familiares para conseguir o por lo menos intercalar en la cadena de extras de auxiliar de conductor. Esta cuestión es en referencia ya que en octubre de 1952 se revela que Ernesto Velázquez (representante general por conductores de exprés) hizo lo posible para dejar asignado dentro del personal extra de exprés a Jesús Macías Pérez, por ser familiar consanguíneo de un antiguo compañero al que estimaba, y a petición del senador Luis C. Manjarrez; más tarde el gobernador del estado de Puebla en turno Rafael Ávila Camacho, extendió su petición a Rafael Ortiz para facilitar el ingreso de Jesús Macías al servicio de los ferrocarriles.³²⁷

- Problemas generales, accidentes y enfermedades del trabajo.

En cuanto a la situación del trabajo dentro de la jurisdicción de la sección 21, podemos localizar complicaciones dentro de las áreas en las que se desempeñan los puestos de trabajo, ya sea en talleres como en cualquier kilómetro de vía. Se registraron diversos problemas debido a las condiciones pesadas que produjeron accidentes dentro los talleres (cuyas jornadas de trabajo se dividieron en dos turnos de ocho horas: de 7 a 15hrs, y 15 a 23hrs; el primer turno era desde las 0 horas a las 7 de la mañana. Este taller llegó a ser uno de los principales en el país, en proveer zapatas a los talleres de Aguascalientes, al momento de trabajar con la “pera” (herramienta para abastecer de fierro a la fundición, con forma de fruta y un peso de tres a cinco toneladas donde “se subía por medio de un malacate con cable de

³²⁵ CEDIF-FSTFRMS21- Caja 41- Exp. 2347.

³²⁶ Cf. *Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana* pp. 10 y 82. Nota: para ver completo las cláusulas citadas véase anexo 3.4.

³²⁷ CEDIF-FSTFRMS21- Caja 41- Exp. 2347

acero, a una altura de cinco metros y se dejaba caer para partir las ruedas), o las quemaduras provocadas en la fundición, entre diversos accidentes de trabajo que resultaron no solo en lesiones, sino al grado de provocarles la misma muerte a los ferrocarrileros.³²⁸

Imagen 11. [“Pera” expuesta en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos]



Imagen de autoría propia

También se incluyen enfermedades producidas por las condiciones en talleres como por ejemplo el testimonio de Edmundo Traconis Sánchez, nos menciona sobre las enfermedades provocadas trabajando en fundición:

Desgraciadamente muchos compañeros que nos descuidamos, actualmente padecemos del oído, la nariz, la boca, de las piernas y brazos. Como ustedes sabrán, el calor era intenso, y siendo jóvenes hacíamos locuras, nos salíamos a lavar en muchas ocasiones con agua fría, lo cual tiene sus repercusiones.³²⁹

³²⁸Guillermo Campos Ríos, *Relatos del Interoceánico 3... Op. Cit.*, pp. 8-13. Nota: Aunque esto corresponde a un testimonio de 1953, es válido asumir que las condiciones de trabajo en los talleres de Puebla no tuvieron cambios significativos salvo por el ensanchamiento de las vías y la llega de las máquinas diésel al servicio.

³²⁹ *Ibid.*, p. 11.

En cuanto a la especialidad de trenistas, José Manuel Ramírez Jorge López (Sic.), rescata los peligros de las fugas en los tubos de las locomotoras de vapor, los fogoneros se encargaban de improvisar y reparar de manera temporal con salvado o papel molido. El problema fue que “Los fogoneros recibían todo el calor en el cuerpo y la mayoría de los fogoneros y maquinistas eran reumáticos”. Sumado a que por los “sustos e impresiones” (suponiendo que se refiere a los fallos mecánicos y/o accidentes que ocurrían durante el viaje), desarrollaban diabetes y úlcera estomacal. Esta última enfermedad fue “la única que lograron hacer que la declararan enfermedad profesional por la ingestión de humos y vapores provenientes del fogón”.³³⁰

Con lo anteriormente escrito, en cuanto al trabajo y enfermedades mencionadas en párrafos previos, incluyendo lo que abordamos en el primer capítulo sobre la llegada de las locomotoras diésel-eléctricas, añadimos el hecho que las locomotoras de vapor gradualmente salieron del servicio, no solo al verse superados en potencia y eficiencia contra las diésel, sino que por la antigüedad de las locomotoras, esto provocó el esfuerzo de los ferrocarrileros por buscar que máquinas cuasi obsoletas siguieran en funcionamiento, aunque se les responsabilizó por el mal funcionamiento de las locomotoras. Estos aspectos se observarán dentro del siguiente acápite.

Se retoma la cuestión de permanencia en los puestos pues es importante observar que hay casos donde el departamento médico había establecido la separación de los individuos por no considerarlos aptos para el servicio por alguna discapacidad médica. El caso de Felipe González Gámez fue suspendido del servicio el 22 de octubre de 1949 por miopía, al poco más de un año de haber ingresado al servicio, un día antes salió rechazado de un examen de la vista por órdenes del maestro mecánico en turno Adrián Huerta.³³¹ La situación no parecía fuera de lo común, según una carta de Ernesto González Villanueva (ayudante del secretario general de ajustes) dirigida a Daniel Villegas (secretario general de ajustes por forjadores),

³³⁰ Guillermo Campos Ríos, *Relatos del Interoceánico 3... Op. Cit.*, pp. 8-13. Nota: Gonzalo Soto Gayoso fue un ferrocarrilero de los que sufrió una úlcera, producto de problemas gastrointestinales desde 1943 (tiempo en que era mecánico, un año antes de aparecer como estibador de exprés). Dicha enfermedad le costó la vida en 1959. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 51- Exp. 3035.

³³¹ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 23- Exp. 1302.

se acusaba de involucrarse al médico residente Domingo Couoh Vázquez, quien supuestamente venía cometiendo injusticias contra el personal.³³²

El secretario local de ajustes de la sección 21 Samuel Escudero Astorga, demandó a los FNM el 19 de noviembre ante la Junta Federal de Conciliación por la ausencia de respuesta a su solicitud de reinstalación inmediata, la que previamente se había comunicado a la empresa, aunque a esta se le absolvió de responsabilidades en el caso al año siguiente. Sin embargo, la demanda valió para que el 29 de diciembre de 1949 le hicieran una revaluación hecha por el médico Julio Camarillo quién determinó que no estaba discapacitado, solamente debía usar lentes para la corrección del problema visual; a mediados de 1950 se le realizó otro examen médico pero esta vez en el Hospital Colonia, en ciudad de México, lo que le ayudó a quedar reinstalado en los talleres de Puebla el 1ro de julio, pero sin sus sueldos caídos (pues la acción estuvo justificada para la empresa).³³³

Un caso más es el del garrotero de camino Pedro Villavicencio Sánchez cuya antigüedad en los ferrocarriles databa de 1921, padecía de sus facultades mentales e incluso fue dado de baja en 1933 (aunque bajo concepto de abandono de empleo) volviendo a trabajar al poco tiempo. Fue internado en 1940 en un sanatorio, no se indica la enfermedad, pero pudo darse la posibilidad de que se tratara de problemas de facultades mentales.³³⁴ No es el único caso que se localizó dentro de los expedientes revisados, y afortunadamente se pueden situar a otros ferrocarrileros con el mismo padecimiento en los expedientes.³³⁵

³³² Carta de Ernesto González Villanueva a Daniel Villegas, 24 de octubre de 1949. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 23- Exp. 1302.

³³³ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 23- Exp. 1302.

³³⁴ Pedro Villavicencio Sánchez fue un garrotero de camino que posiblemente nació en 1899 (acorde su edad que para 1946 tenía 47 años) y estaba casado. Ingresó al servicio en la división Puebla desde el 24 de diciembre de 1921 y padecía una enfermedad que limitaba sus facultades mentales, fue destituido en 1933 y volvió al servicio poco después; en 1940 fue internado en un sanatorio. Se registra hasta el 13 de mayo de 1946 en sus expedientes una solicitud de reingreso al STFRM, su solicitud fue aprobada el 3 de junio del mismo año (se desconoce si fue por estar inactivo en el periodo de 6 años que no hay expedientes o si secundó la protesta de los trenistas y abandonó el sindicato). CEDIF-FSTFRMS21-Caja 105- Exp. 6224.

³³⁵ Fuera de la sección 21, Ernesto Hernández nos brindó un testimonio en tiempos en que trabajó en Jalapa, sobre un compañero Pailero en condiciones de demencia, cuya familia iba a embarcarlo en el tren México-Veracruz N°1 para llevarlo al Hospital Colonia “Allí por el año 38 o 39”. Al acercarse el tren a la estación “Este hombre se suelta de los brazos de sus familiares y se avienta al paso del tren”. *Vid.* Ernesto Hernández Córdoba,

Ernesto Wright Lazo ingresó de 15 años a los ferrocarriles. Se aprobó su examen médico el día 9 de abril de 1938 y fue puesto como limpiador en el departamento de fuerza motriz. Trabajó hasta 1941 y para el 15 de enero del siguiente año no se le conocía su paradero, hasta que su propio padre, Ernesto Wright Tinoco (maquinista de camino) envió una carta al maestro mecánico que considerara como una renuncia de su hijo del puesto, cuya razón fue que supuestamente se marchó a la escuela militar en México. Lo curioso es que en 1952 cuando su madre, Delfina Lazo, se comunicó con los representantes de la sección para informar que su hijo estaba internado en el sanatorio de Cholula por padecer una enfermedad mental. Solo la jubilación de Ernesto Wright padre y la carga económica insoportable para pagar un sanatorio fueron los motivos para que su madre desvelara después de años la enfermedad de su hijo Wright.³³⁶ Esto nos permite cuestionar las razones por las cuales sus padres ocultaron la verdad sobre su estado de salud, cómo podía repercutir ello en lo social para la familia y en la sociedad poblana de los años cuarenta.

Las “enfermedades mentales” y las reacciones sociales contra las personas que padecen estos síntomas nos conducen a la idea que estamos tratando con Enfermedad de Transmisión Sexual (ETS) de la Sífilis, particularmente la Neurosífilis, como una forma de manifestación de la anterior mencionada. Las acciones que los padres de Ernesto Wright Lazo por “esconder” el paradero de su hijo, nos indican los prejuicios al potencial desprestigio de la

“Accidentes, anécdotas y chistes en Xalapa y Puebla”, en Museo de los Ferrocarriles Nacionales. *Testimonios Ferrocarrileros*, Cuadernillos del museo 3... *Op. Cit.*, p. 78.

³³⁶ Ernesto Wright Lazo fue un auxiliar fungiendo como limpiador en el departamento de fuerza motriz y máquinas. Nació el 7 de septiembre de 1923, sus padres fueron Ernesto Wright Tinoco (maquinista de camino con antigüedad del 1ro de julio de 1910 y jubilado en 1952) y Delfina Lazo de Wright. Ingresó a los FNM en 1938, y estuvo trabajando hasta 1941, cuando su padre pidió que se considerara como renuncia su falta en 1942. Cuando realmente padecía de enfermedades mentales lo que llevó a buscar ayuda del STFRM para instalarlo en otro sanatorio por la imposibilidad económica de mantenerlo en el de Cholula. El sindicato ajustó movimientos para encontrar un sanatorio digno en la ciudad de México, aunque finalmente la familia tuvo otro medio para resolver su problema, quedando terminado el asunto, así como su expediente concluye con aquel asunto CEDIF-FSTFRMS21-Caja 38- Exp.2107.

familia ante la sociedad poblana. Técnicamente un desprecio generalizado por los enfermos de sífilis más allá de la provincia.³³⁷

No hay mejor expediente localizado que trata dicha “enfermedad mental” que el del garrotero de camino Librado Martínez Sandoval, pues su caso posibilitó evaluar y comprender mejor la cuestión médica de la Neurosífilis. Su caso de accidente, y posterior fallecimiento, representó el intento de los FNM por no indemnizar a los afectados, desde una narrativa que apeló a su enfermedad hasta la supuesta falta de claridad de los parentescos con el ferrocarrilero, así como la dependencia económica de las mujeres afectadas.

Los eventos iniciaron un 7 de agosto de 1944, cuando le correspondió a Librado Martínez ir de tripulante en el tren número 83, máquina FCI 71, a la altura de la estación Campero (cerca de Otumba, México), al subirse al cabús y poniéndose el tren en movimiento, cayó golpeándose la cabeza, el brazo y la pierna derecha. Fue trasladado al Hospital de los Ferrocarrileros en Puebla donde falleció el 24 de agosto del mismo año.

Era positivo en la sangre como en el líquido cefalorraquídeo, lo que confirmaba que había formado Neurosífilis. En su autopsia se presentó que tuvo [infiltrados de sangre] en cráneo y tejidos, un coágulo sanguíneo entre las meninges y la superficie cerebral. Abarcando todo el temporal y las porciones que con él limitan los lóbulos parietales y el occipital; Neumonía Hipostática en el pulmón derecho producto de la lesión. Fue en acompañamiento de la Fraternidad de Trenistas (el ferrocarrilero era un desertor del STFRM) que se solicitó que fuera reconocido como accidente laboral y que se repartiera la indemnización entre las mujeres con quienes Librado Martínez tuvo hijos.

La demanda entró en curso en 1945 y en un principio la empresa no lo reconoció como accidente laboral, la que argumentó que fue un ataque epiléptico basado en un antecedente que padeció en mayo de 1938. No se entiende si el caso lo llevó la sección 21, una vez desaparecida la Fraternidad, tan solo se menciona que en 1947 el Dr. Domingo Couoh aceptó llevar a cabo el peritaje médico para el juicio del asunto de Librado Martínez Sandoval, al

³³⁷ Para mayor comprensión de la Neurosífilis y la cuestión social ante la sífilis, así como su estatus en el CCT, véase anexo 3.2.

que finalmente se falló a favor de los familiares, la repartición de la pensión de 7,404 pesos (fraccionados en 8 personas, y cada una recibió 952.50 pesos).³³⁸

Dentro de la sección 21 (dejando a un lado el asunto de la neurosífilis en los ferrocarrileros de la sección 21) se puede apreciar otros casos entre la empresa y sección 21 del STFRM en cuanto a enfermedades, accidentes y procesos de jubilación, empezando por la continuación de los intentos de los FNM por invalidar cualquier motivo que justificara el pago de una pensión.

El siguiente caso es el de Andrés Caramillo Merino, truquero en los talleres de Puebla, quién desde el año de 1938 solicitó el proceso de jubilación, además de exigir que se le reconociera su antigüedad desde 1910, pues la empresa solo le reconoció desde 1919, por lo que era difícil continuar con los trámites de jubilación al no registrar oficialmente más de 30 años de antigüedad. Para enero de 1942 alegó problemas de salud, lo interesante fue la posible deficiencia del sindicato en defender al truquero, pues el médico del sindicato (no confundir con el puesto de médico en el hospital de ferrocarrileros), Roberto [Portillo] Gómez, quién no consideró ningún agotamiento físico o incapacidad que le impidiera continuar en servicio. Su jubilación solo fue posible al llegar a un convenio por medio de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje como mediadora, quedando retirado del servicio el 1ro de marzo de 1948 con pensión de 131.08 pesos; su pensión aumentó a 200 pesos en 1953.³³⁹

En cuanto accidentes, hay algunos donde definitivamente debían retirar del servicio e indemnizar al ferrocarrilero, tal fue el caso del accidente que sufrió el fogonero de camino Jesús Perdomo Lozada el 20 de octubre de 1942. A la altura de la línea y kilómetro V-96 de la división Puebla ocurrió un choque entre los trenes 83 y 84 (en este último iba Perdomo), donde sufrió una lesión en el ojo izquierdo, fractura del pie izquierdo y le fue amputado el

³³⁸ Librado Martínez Sandoval, fue garrotero de Camino con antigüedad reconocida en 1923, aunque reclamó que inició en 1914 en los ferrocarriles como carpintero de carros en los talleres de Apizaco, Orizaba y Buenavista (Ferrocarril Mexicano incautado) uno de los miembros fundadores del STFRM, aunque se separó de él, uniéndose a lo Fraternidad de Trenistas quién llevó a cabo los gastos funerales, así como la demanda a los FNM por la muerte del ferrocarrilero. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 26- Exp. 1444.

³³⁹ Andrés Caramillo Merino fue Truquero de carros “B” en los talleres de Puebla, nació en Zitlaltepec, Tlaxcala un 26 de septiembre de 1880, ingresó al servicio de los ferrocarriles en 1910 pero solo se le reconoció su antigüedad desde 1919, se jubiló el 1 de marzo de 1948, y falleció un 13 de junio de 1959. Y CEDIF-FSTFRMS21-Caja 26- Exp. 1457.

dedo índice de la mano izquierda. Su hospitalización se prolongó hasta el 28 de noviembre de 1943 cuando fue dado de alta; su expediente menciona que los trámites del proceso de jubilación comenzaron inmediatamente, pero no fue hasta 1945 cuando recibió 180.31 pesos, 202.36 pesos de pensión en 1948, y ascendió a 227.36 pesos de pensión en 1952.³⁴⁰

Retomando el caso de enfermedades entre los elementos de la sección 21, fue posible localizar la cuestión de la artritis en dos de ellos. El primero es el lavador de calderas Luis Valadez García, quién mencionó que contrajo artritis aguda como consecuencia a la humedad a la que se exponían los lavadores, según lo llevó a quedarse internado desde el 13 de noviembre al 12 de diciembre de 1949. La sección le buscó preparar sus trámites de jubilación a principios del año 1950, sin embargo, no era su deseo el retiro por lo que pidió cancelar el proceso y se trasladó en julio del mismo año a San Luis Potosí a un puesto de calderero; el segundo ferrocarrilero fue el calderero Gumersindo Ruan Cordero, llegó a los talleres de Puebla en agosto de 1943, siendo al siguiente mes que se vio imposibilitado de trabajar por un reuma.³⁴¹

De los testimonios anteriores debemos enfatizar, que no se especifica qué tipo de reumas padecieron aquellos ferrocarrileros. En el caso de Gumersindo Ruan no concreta sobre qué tipo de enfermedad reumática se refiere; mientras que Luis Valadez menciona una artritis aguda, sin embargo, son diversos tipos de artritis como enfermedades reumáticas. Podemos tener una idea con base a la condición de trabajo que hay en el puesto de caldereros en los

³⁴⁰ Jesús Perdomo Lozada ingresó al servicio de los ferrocarriles un 14 de abril de 1908 en Puebla como ayudante pailero, ascendiendo a fogonero del Ferrocarril Interoceánico en 1913, sufrió un accidente en 1942 lo que lo orilló a retirarse con su respectiva pensión. Falleció el 23 de septiembre de 1948 dejando viuda a su esposa, aunque tenía un hijo que ya trabajaba en los FNM dentro de la especialidad de patieros de nombre Alfonso Perdomo Rojano. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 38- Exp2151.

³⁴¹ Luis Valadez García (Exp. 6225) fue un lavador de calderas (calderero) con antigüedad del 6 de junio de 1927, llegó a Puebla por una permuta en 1942 y estuvo en sus talleres hasta que fue transferido a un puesto de calderero en San Luis Potosí en 1950. En su estancia en Puebla, fue miembro de la Hermandad de Caldereros confirmado por la ausencia de expedientes desde 1943 a 1945, fecha en que renunció a la hermandad y se reincorporó formalmente al STFRM.

Gumersindo Ruan Cordero (Exp. 3026) fue un calderero que llegó a los talleres de Puebla desde agosto de 1943 (tenía más de 20 años de antigüedad), debido a un reuma se vio imposibilitado de trabajar (aunque no se dice por cuanto tiempo. Sufrió un accidente que le ocasionó una lesión en el hueso el 5 de marzo de 1956 que astrágalo del pie izquierdo que le incapacitó y le retiró del servicio (no se menciona pensión en su expediente). CEDIF-FSTFRMS21-Caja105- Exp. 6225. Y CEDIF-FSTFRMS21-Caja 51- Exp. 3026.

talleres y las formas de vida que hipotéticamente llevaron los ferrocarrileros desde mala alimentación hasta alcoholismo, los tipos de reumatismos que pudieron haber desarrollado pudieron variar dado a los factores de desarrollo que son similares en tipos como la osteoartritis, artritis reumatoide o la gota, por mencionar algunos.³⁴²

Se debe pasar de las enfermedades de los ferrocarrileros al análisis de los accidentes y problemas laborales que pudieron ser provocados por errores humanos como también por el deterioro del material rodante; los accidentes en los ferrocarriles parecieran según testimonios que casi estaban a la orden del día,³⁴³ y los expedientes corroboran como aumentaron los registros de cualquier accidente dentro de los talleres y los kilómetros de vía de la división Puebla en la que la sección 21 del STFRM tenía jurisdicción de los trabajadores.

Se retoma el expediente del mecánico José Romo Yanes como ejemplo de los accidentes que en talleres era recurrentes; tan solo este ferrocarrilero sufrió una serie de accidentes que comenzaron hacia el 18 de noviembre de 1939: al cargar rieles los tiró y esto ocasionó una lesión en el hombro derecho, fue por la necesidad de buscar asistencia (médica como indemnización) que en su caso lo llevó a solicitar su ingreso al STFRM en febrero del siguiente año, fue aceptado para el mes de junio de 1940; en 1942 se lesionó otras dos veces, la primera fue el 25 de febrero que recibió un golpe en la pierna izquierda mientras que el segundo ocurrió el 25 de abril, en este último se quebró los huesos del antebrazo izquierdo (el cúbito y la radio). La espera por la autorización de su indemnización por dicho accidente se prolongó hasta 23 de febrero de 1943.³⁴⁴

Hay casos donde los accidentes son responsabilidad de los propios ferrocarrileros, como el caso del garrotero de patio Fernando Martínez Anaya, quien fue responsable del choque de

³⁴² Para mayor comprensión en los asuntos reumatológicos y como se incluyó en el CCT de 1952, véase anexo 3.3., sobre enfermedades reconocidas por el CCT, se encuentran dentro de los anexos mismos.

³⁴³ Existen diversos trabajos que hablan de la experiencia de los ferrocarrileros durante sus años laborando dentro de las líneas ferroviarias, pero para poner solo un ejemplo de testimonios de accidentes en el sistema ferrocarrilero como la puerta hacia la búsqueda de distintos testimonios véase Anselmo Madera Martínez, “Una máquina cae al pantano y Ernesto Hernández Córdoba “Accidentes, anécdotas y chistes en Xalapa y Puebla”, en Museo de los Ferrocarriles Nacionales. *Testimonios Ferrocarrileros*, Cuadernillos del museo 3... *Op. Cit.* pp. 64, 78-83.

³⁴⁴ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 38- Exp. 2158.

tres cabuses donde uno de ellos (coche número125) se fue a pegar con el tope del andén de la bodega en la estación del Interoceánico en Puebla, recibió 20 marcas de demérito; en cuanto a los viajes en tren, los accidentes podían acabar en tragedia por lo que la disciplina de una negligencia así era estricta, aun si no se producía el accidente. Este el caso del maquinista Luis Delgado Jiménez, cuando casi se efectuó un choque entre la máquina extra núm. 248-sur (a su cargo) y el tren núm. 53, este “choque frustrado” (así se refiere el expediente a aquel evento) le costó su destitución el 29 de marzo de 1940. Quedó reinstalado el 16 de mayo del mismo año.³⁴⁵

Pese a que sus casos reflejan errores humanos de su parte, no exime a la empresa de la responsabilidad de la explotación laboral que padecían los ferrocarrileros y de las malas condiciones del material rodante que, en consecuencia, les era delegada la responsabilidad a aquellos trabajadores que recibían sanciones por ello. En cuanto a los problemas que ocasionó las pobres condiciones de las máquinas, retomamos al maquinista Luis Delgado Jiménez, cuando el 26 de abril de 1941 conducía el tren núm. 53 con máquina FCI 73, al llegar a Yautepec Mor., falló la locomotora, la empresa le acusó de haber descuidado el cielo del fogón que se quemaba sin supuestamente tomar “providencias”, para evitarlo fue destituido del servicio por 90 días, pese a que la máquina ya presentaba problemas y era necesaria su reparación por defectos en el fogón y por tanto defectos de calefacción, además que su cielo ya estaba deformado y su placa con atirantado flojo.³⁴⁶

³⁴⁵ Fernando Martínez Anaya (Exp. 1426) fue un garrotero con antigüedad del 17 de septiembre de 1936, hijo del mayordomo de pailería Juan J. Martínez, pasó por los puestos de garrotero de patio, fogonero extra (1938), llamador extra (1941), volviendo a ser garrotero de patio en 1942 y cuatro años después de camino. Fue un elemento que salió del STFRM para formar parte de la fraternidad de trenistas por 1944/45.

Luis Delgado Jiménez (Exp. 432) fue un maquinista en la división Puebla, se estima que nació en 1880 y cuya antigüedad es de 1897 como ayudante de mecánico y bombero (1897-1905) en los talleres de Nonoalco, para después ser fogonero de camino (1912-1918) y llegar al puesto de maquinista de camino. Sin embargo, sus derechos se los reconoció la empresa de los FNM desde el 2 de julio de 1919 como maquinista en la División Cárdenas (San Luis Potosí) hasta 1925 año en que fue destituido. Llegó a la división Puebla en 1931 trabajando en la planta de extras en la subestación de Cuautla. El STFRM tuvo problemas en cuanto a la jurisdicción a la que pertenecía, pues llegó a ser transferido por error a la sección 17 (1939) así como apareció por error en los descuentos sindicales de la sección 18 como la 21. Se salió del sindicato para formar parte de la Fraternidad de Trenistas por lo que se consideró desertor del sindicato, al parecer nunca volvió a la organización y se jubiló en 1951. CEDIF-FSTFRMS21-Caja26- Exp. 1426 y CEDIF-FSTFRMS21-Caja 8- Exp. 432.

³⁴⁶ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 8- Exp. 432.

No es el único caso de lidiar con acusaciones por ejecutar un mal trabajo a máquinas antiguas que por mejor “afinadas” que se tuvieran, su deterioro por sobre explotación es evidente. Fue el caso del cobrero Enrique Herrera López a quien se le acusó por la demora de los trenes extra Núm. 113 el 4 de agosto de 1943 (investigado el día 13 agosto), y del tren extra núm. 144 el 5 de agosto del mismo año (investigado el día 30 de agosto). Le quisieron hacer responsable por la demora de la salida de los respectivos trenes, a causa de la avería de los areneros de las locomotoras que produjeron un retraso de 30 minutos (tren extra-113) y 25 minutos (tren extra-114 norte) respectivamente.³⁴⁷

Mientras que de los casos de sobreexplotación volvemos a tomar al garrotero Fernando Martínez Anaya, cuyo expediente no demuestra explícitamente una cantidad de horas o días extras trabajando, sí lo hace en la reacción del ferrocarrilero. Su forma de protestar por ello fue sencilla, dejar de trabajar como resistencia al trabajo en tiempo excedente tras cumplir su jornada o descansar en ciertos días. Esto le costó dos veces una separación temporal del servicio, el primero fue el 5 de mayo de 1943 cuando dejó el trabajo en locomotora de patio en Puebla, sin terminar de formar un tren y siendo destituido el 31 del mismo mes; el segundo fue por tomar descanso sin justificante los días 30 y 31 de diciembre de 1944 y los dos primeros días del año nuevo, por lo que el 22 de enero de 1945 fue destituido por 90 días.³⁴⁸ No se debía sancionarle, según la cláusula 94, inciso VI era válido resistir a trabajar de forma extraordinaria.³⁴⁹

La situación laboral para los ferrocarrileros fue pesada y así fue abordada en el segundo capítulo, y aunque los testimonios se referían al trabajo durante la misión norteamericana,³⁵⁰ el trato de explotación de los ferrocarrileros se puede extender hasta finales de la década e inicios de la siguiente. Fue el caso del fogonero Ramón Caramillo Márquez, que un 7 de mayo de 1951 se le ordenó viajar en el tren núm. 101 con destino a Jalapa a las 20:50 horas,

³⁴⁷ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 8- Exp, 401.

³⁴⁸ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 26- Exp.1426.

³⁴⁹ *Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana... Op. Cit., p 45. Véase Anexo 3.4.*

³⁵⁰ *Vid supra* El azaroso contexto de los ferrocarrileros en el sexenio en 2.2.2. “La derrota del movimiento gremial 1942-1945”. (sindicato en el sexenio avilacamachista).

se le ordenó viajar en la unidad 7310 para que le vigilara, llegando el tren a las 5 horas del 8 de mayo fue encontrado dormido, por lo que el día 30 se le suspendió del servicio por un plazo de 30 días.³⁵¹

Pese a que hubo ciertos ferrocarrileros que fueron víctimas de la explotación y la negligencia administrativa de los FNM, hubo otros quienes realmente se consideraron elementos no deseables por sus actos violentos y/o deshonestos. Son casos como el de Aristeo Sánchez, quien fue destituido en mayo de 1943 acusado del robo de material propiedad de los FNM, desde entonces esperó su reinstalación, de acuerdo con el CCT lo que se prolongó al no ser deseado dentro del sistema. Se presentó la demanda ante la Junta de Conciliación y Arbitraje que tardó varios años en resolverse hasta que fue reinstalado el 24 de noviembre de 1950.³⁵²

Un caso de violencia en jornada de trabajo fue el asesinato de Rafael Riveras Islas, mayordomo de Casa Redonda de la estación del Interoceánico en Puebla del primer turno, quien murió a martillazos en manos del mecánico Víctor Toledo Toledo, los hechos ocurrieron el 24 de junio de 1951. Dos días después el agresor solicitó permiso de ausentarse del trabajo por tiempo indefinido. El 11 de julio fue llamado para ser investigado en la cárcel municipal de Puebla. La investigación fue efectuada el día 13 y quedó destituido al día siguiente de su puesto de mecánico.³⁵³

El evento comenzó a las 1:45 horas del día 24 de junio cuando el mayordomo se acercó de manera agresiva mientras Víctor Toledo realizaba su trabajo, terminando en agresión física. Toledo respondió con un martillazo en defensa, cuando vio que “acechaba mano a la cintura del lado derecho como queriendo sacar un arma”. Existieron dos testigos oculares, el primero era frentero de la casa redonda Federico García Barroso quién señaló a Toledo como el agresor; el segundo lo mencionó Víctor Toledo, el ayudante mecánico Adalberto Gaspar

³⁵¹ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 41- Exp. 2358.

³⁵² CEDIF-FSTFRMS21-Caja 26- Exp. 1467.

³⁵³ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 23 – Exp. 1287. Nota: la investigación sí fue efectuada en la cárcel municipal de la ciudad de Puebla a las 10 horas del 13 de julio de 1951, estando presente los señores: Gilberto Real Romero, representante sindical de la especialidad de mecánicos de la sección 21; Francisco Noriega Ramos, asesor; y Carlos H. Santibáñez, inspector especial de los ferrocarriles.

Espinosa quién presenció cuando Rivera Islas estaba en el piso “sacándole del bolsillo un monedero, una pluma fuente, y posiblemente el arma que portaba el occiso”.³⁵⁴

Ernesto Hernández Córdoba rescató un testimonio del acontecimiento (no dio nombres al no recordar bien) donde describía al mayordomo como:

[...] Exigente dentro de lo normal, hecho que terminó en tragedia al ser atacado por atrás el mayordomo. Lo atacó a martillazos en la cabeza, ocurrió en la noche, yo me atreví a bajar el cuerpo del tubo con vapor del que quedó colgado a la altura del cuello.³⁵⁵

Añade que solo fue un testigo quién vio los acontecimientos:

Quien vio todo, al final no vio nada al ser amenazado por el agresor. Este duro poco tiempo detenido al no haber parte acusadora. Yo lo supe, pues otro compañero que pasó por el lugar le contaron lo ocurrido, corrió a pedirme un pedazo de mi torta para el susto.³⁵⁶

No se comprende con exactitud aquellos dos sin nombre, pudiera referirse a los Federico García o Adalberto Gaspar, ni el rol que tomaron de acuerdo con su testimonio, pero lo contrastante del testimonio al expediente sobre el mayordomo asesinado es que Rivera Islas contestaba de forma violenta y con lenguaje soez a varios trabajadores según Toledo; también dio un testimonio de la agresividad de Rivera Islas, sobre un acontecimiento que transcurrió el 30 de mayo de 1947 en la terminal de Tehuacán, cuando agredió a un ayudante mecánico de nombre Abad Rojas, dejándolo con una lesión cerebral permanente.³⁵⁷

³⁵⁴ *Ibidem.*

³⁵⁵ Ernesto Hernández Córdoba, “Accidentes, anécdotas y chistes en Xalapa y Puebla”, en Museo de los Ferrocarriles Nacionales. *Testimonios Ferrocarrileros*, Cuadernillos del museo 3... *Op. Cit.*, p. 82.

³⁵⁶ *Ibidem.*

³⁵⁷ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 23 – Exp. 1287.

Fue reinstalado el 1ro de abril de 1952 reconociendo que su destitución estuvo justificada, aunque solicitó también permiso de 90 días renunciables para atender supuestos asuntos urgentes familiares; para el 29 de mayo del mismo año, los expedientes nos muestran que se localizaba en la sub terminal de Tomellín, Oax., a la espera que se hubiera concretado la permuta con el mecánico Francisco Briones Reyes de los talleres de Matías Romero, Oax., estando a cargo de la jurisdicción de los ferrocarrileros de aquella localidad la sección 13.³⁵⁸ Hay otros casos de violencia que los expedientes nos pueden ofrecer, solo que estos están relacionados a problemas internos en la organización de la sección 21, los que se observarán en el siguiente apartado.

3.3 Violencia y abuso de poder.

3.3.1. Problemas con el personal médico del Hospital de los Ferrocarrileros.

No solo en los talleres, vías u oficinas encontramos problemas de violencia, sino que estas se presentaron dentro del Hospital de los Ferrocarrileros. Las quejas y molestias de los ferrocarrileros fueron con el personal de enfermería como el caso de Josefina Medina Ávila, enfermera administradora a finales de los años treinta, de quién recibió se quejas por sus malas prácticas,³⁵⁹ hasta con el propio médico residente del hospital Domingo Couoh Vázquez.

Hemos observado previamente con Felipe González Gámez, ferrocarrilero que tuvo problema de miopía, y que el diagnóstico del médico Couoh Vázquez lo dejó fuera de servicio, que fue refutado por un médico particular, el que le permitió a Felipe González

³⁵⁸ *Ibidem*. Nota: No hay más registro disponible de Víctor Toledo Toledo, solamente se sabe por testimonio de Ernesto Hernández Córdoba, murió a causa de un accidente de camión en México, véase Ernesto Hernández Córdoba, “Accidentes, anécdotas y chistes en Xalapa y Puebla”, en Museo de los Ferrocarriles Nacionales. *Testimonios Ferrocarrileros*, Cuadernillos del museo 3... *Op. Cit.*, p. 82.

³⁵⁹ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 51-Exp. 3030. Nota: el descuido de su trabajo fue por protestar su permuta a Nonoalco que al principio no se le otorgó, descuidó su área hasta obtener dicho objetivo personal.

volver al servicio de los ferrocarriles. Reiteramos también que se denunciaba al médico por supuestamente cometer injusticias contra el personal ferrocarrilero.³⁶⁰

Dicha suposición puede indagarse a partir de un caso localizado en los expedientes revisados. El carretillero Jesús Flores Sánchez sufrió un accidente el 30 de agosto de 1952, estando dentro de un carro de exprés este recibió un impacto de la locomotora de patio (cubría un puesto de cambiador de la especialidad de patieros), cayéndole unos sacos encima, lo que le produjo una herida en la cara y golpes en la cabeza. El jefe de patio le dio una nota para que fuera al hospital donde le recibió la enfermera administradora, Guillermina Lira quien sin escuchar explicaciones del herido, concluyó que sus golpes fueron producto de una riña y no de lesión negándole la atención, tuvo que intervenir el representante de la especialidad pidiendo bajo su responsabilidad que fuera atendido Jesús Flores Sánchez.³⁶¹ La negación al servicio médico por riña provocada estaba marcada en la Cláusula 310 del Contrato Colectivo, aunque esta vez la enfermera no carecía de evidencia que fuera por una pelea que nunca ocurrió.³⁶²

En el hospital, los médicos Domingo Couoh y Ariel Couoh Hernández, ratificaron el criterio de la enfermera, llamando a las autoridades para levantar un acta, pero el ministerio público no pudo comprobar que se trató de una riña. La secretaría local recibió la queja de Jesús Flores y se designó a Jesús Ramos Rodríguez (secretario local tesorero) y Jerónimo Cabal Prieto (presidente del comité local de vigilancia y fiscalización) para investigar los hechos, levantaron un acta donde tomaron las declaraciones del médico residente evadiendo su responsabilidad, sosteniendo que fue la enfermera que le informó la riña y ofreció un testigo, quien negó relación con el asunto. Flores Sánchez tomó la alternativa de revisarse por medio de un médico particular quién le sacó dos radiografías que evidenciaban las fracturas que

³⁶⁰ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 23- Exp. 1302.

³⁶¹ CEDIF-FSTFRMS21- Caja 23 - Exp.1297.

³⁶² *Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana... Op. Cit.* pp. 110-111. Nota: para revisar la cláusula 310 véase anexo 3.4.

tenía. Domingo Couoh fue notificado de ello manifestando que nada tenía por hacer más que ordenar su traslado al Hospital Colonia en ciudad de México. La oficina del jefe de trenes investigó y tomó declaraciones de los trabajadores confirmando que sí hubo un choque en el que sí resultó herido Jesús Flores Sánchez, salvándose del cargo de haber obrado con falsedad; el médico Domingo Couoh no recibió por parte de la empresa ningún castigo por la falsa acusación.³⁶³

En cambio, Flores Sánchez permaneció internado en el Hospital de los ferrocarriles en Puebla, según una carta del secretario local de ajustes por patieros (Carlos Martínez Concha), el médico Couoh Vázquez le visitaba a diario con reproche para atenderle como le era necesario, pero no como obligación en su resignación a considerar sus heridas producto de una riña y no un accidente como fue comprobado. Era naturaleza del mensaje que el contenido de la carta cuestionara la persistente “enemistad gratuita con los trabajadores” y de reservarse el derecho (que no tenía) de “hostilizar y amenazar a los trabajadores”, como se ha observado, tenía tiempo haciéndolo.³⁶⁴

Domingo Couoh respondió con rechazó la acusación de la carta Carlos Martínez Concha:

Su carta es una serie de mentiras y destila venganza, yo jamás hostilizo ni he hostilizado a ningún trabajador.

El caso del enfermo Jesús Flores Sánchez, ha sido puesto en conocimiento de la superioridad, como lo establece el Contrato.

Mi menoscabado prestigio, según usted, estorba a los simuladores, a los incompetentes, a los que creen que el departamento Médico es refugio de perezosos, en resumen, a todos los que mi conducta rectilínea y honorabilidad [estorba].³⁶⁵

³⁶³ *Ibidem.*

³⁶⁴ Carta de Carlos Martínez Concha a Domingo Couoh Vázquez, 6 de septiembre de 1952, CEDIF-FSTFRMS21- Caja 23 - Exp.1297.

³⁶⁵ Carta de Domingo Couoh Vázquez a Carlos Martínez Concha, 10 de septiembre de 1952, CEDIF-FSTFRMS21- Caja 23 - Exp.1297.

Encontrar dicha carta que denunciaba como “simulador” e “incompetente” dentro del expediente de Jesús Flores Sánchez a cierto grupo de ferrocarrileros, nos hace volver a éste para comprobar que fue un esquirol que prestó servicios durante las protestas de los trenistas,³⁶⁶ para preguntar si Couoh se comportó de forma hostil contra ex gomezetistas o treviñistas (el caso de ambos grupos sindico-ferrocarrileros se observarán más adelante), no pudiendo ser del grupo charrista ya que hubo algunos ex elementos de las fraternidades de trenistas que apoyaron el movimiento de Díaz de León,³⁶⁷ considerando solo quedan aquellos que alguna vez hicieron frente a los intereses corporativistas del gobierno sobre el STFRM y que fueron violentados por el grupo médico del hospital.

3.3.2. Fraternidades y esquirolismo en la Sección 21.

Debemos recapitular una idea sobre los trenistas, ellos eran la aristocracia del trabajo al ser una función especializada que les permitía obtener un excelente salario, según Rafael Loyola.³⁶⁸ Aunque para el periodo de estudio vivían los recortes salariales, algunos gozaban de ingresos económicos superiores a otros puestos de trabajo, tenían una mayor facilidad para acceder a una preparación superior en las letras que le permitían defender los intereses de la organización sindical como en su especialidad, si hablamos particularmente de los trenistas. Lo anterior y su descontento se traduce en conciencia de clase,³⁶⁹ así como la denuncia por

³⁶⁶CEDIF-FSTFRMS21- Caja 23 - Exp.1297

³⁶⁷ Emma Yanes Rizo. *José María López Escamilla “Don Chema”. Testimonios.* (Puebla: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Síntesis, Itrans intermodal, 2004), pp. 48-49.

³⁶⁸ Rafael Loyola Díaz. *El ocaso del radicalismo revolucionario: ferrocarrileros y petroleros, 1938-1947.* (México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales, 1991), pp. 90-91

³⁶⁹ Para hablar de conciencia de clase de los ferrocarrileros, debemos rescatar el concepto a través de Edward Palmer Thompson, quién la definió como “forma en que se expresan estas experiencias [de clase] en términos culturales: encarnadas en tradiciones, sistemas de valores, ideas y formas institucionales”. Con ello podemos reflexionar que la formación de la teoría como la experiencia de lucha de los grupos minoritarios no fue afín a una definición ortodoxa sobre la conciencia de clases, sino un proceso heterogéneo que hicieron único su formación como clase obrera, a comparación de otras conciencias de clases, poniendo como ejemplo, dentro del propio ferrocarril y/o sindicato hasta un plano general de la historia del movimiento obrero en México, diferenciado por el contexto dentro de sus espacios y tiempos. Cf. María Vignau Loría, “Thompson y la

letra propia de los abusos que sus superiores hacían a la especialidad. Aunque algunos otros abrazaron el charrismo.

Tal es el caso del maquinista de la subdivisión Oaxaca Adalberto Ortega López quien el 30 de julio de 1943 fue señalado como referente por el superintendente de la división de aquel entonces, Pedro de León, de las quejas que los maquinistas presentaban sobre la supuesta obligación de hacer tiempo mínimo entre estaciones en trenes de pasajeros:

He sabido que maquinistas de esa sub-División dicen no tienen obligación de hacer tiempo mínimo entre Estaciones en trenes Pasajeros. Instrúyalos haciéndoles ver están obligados a hacerlo y a los que afirmen que no se puede hacer demuéstrelas lo contrario, especialmente a maquinistas Antonio Canseco y Adalberto Ortega [...] ³⁷⁰

Adalberto Ortega se dirigió a Vicente Guzmán (secretario local de ajustes de la sección 21) solicitando su representación para presentar solicitud de remoción de Pedro de León:

Porque Ud. verá podrá darse cuenta qué situación tan difícil tenemos los trabajadores ante un Jefe que, como este señor, no es uno libre ni siquiera de externar una opinión, es decir, tal parece que estamos viviendo dentro de nuestro país y en nuestro centro de trabajo bajo una dictadura Hitleriana, contraria por todos conceptos al principio de democracia que apela nuestra Patria. Yo podría haber contestado a este señor Supte. en la forma que justamente corresponde porque podrá darse cuenta que tal parece que tiene un marcado deseo de molestarme porque me señala como caso especial; pero

experiencia de clase”, en Massimo Modonesi, Alfonso García Vela y María Vignau Loría (coordinadores), *El concepto de clase social en la teoría marxista contemporánea*, (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vález Pliego”, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Ediciones La Biblioteca, 2017), pp.58-59

³⁷⁰ Cita de mensaje de Pedro de León (superintendente de la división) a Rafael Galván (jefe de maquinistas) en Carta de Adalberto Ortega a Vicente Guzmán (secretario local de ajustes de la sección 21), 5 de agosto de 1943, CEDIF-FSTFRMS21-Caja 38- Exp. 2177.

consciente de mis deberes con la Organización, y siendo este caso algo que atañe a un sector de trabajadores de nuestro propio Sindicato, he estimado conveniente que esa representación sindical a su cargo, con toda la energía que el caso requiere castigue a este individuo, que pretende violarnos hasta la libertad de ideas que la Constitución de la República nos da derecho a ser respetado, demostrándole que el hecho de que tenga una representación de la empresa, no lo autoriza a proceder en la forma que lo viene haciendo y, si es posible, pedir su remoción por ser no un Jefe sino un tirano a los trabajadores. Esta mi petición no la hago fuera de un derecho que el Estatuto me conceda, sino dentro del mismo que está claramente definido qué debe hacerse con los jefes que actúan como este individuo, formando un ejemplo para todos aquellos que se quieran sentir dictadores.³⁷¹

La conciencia del maquinista está permeada totalmente por los tiempos de la Segunda Guerra Mundial al comparar el símbolo de lo que representó Hitler en ese entonces, las acciones del superintendente, además de identificar cómo respaldó su narrativa con símbolos de carácter patriótico que buscaba justificar la solicitud de remoción de León. Este tipo de carácter le permitió ponerse al frente de los maquinistas quienes trabajaban en la línea de la subdivisión Oaxaca que se separaron y se unieron a los movimientos minoritarios, donde Adalberto Ortega se convirtió en el representante por Tehuacán, dentro de la Fraternidad de Trenistas desde 1945 hasta su renuncia al año siguiente para volver al sindicato.³⁷²

Estas cualidades de protesta y resistencia se aprecian en otros elementos trenistas que secundaron el movimiento de los grupos minoritarios, se puede recuperar nuevamente el caso de Fernando Martínez Anaya el garrotero que previamente apreciamos se resistió a trabajar un tiempo excedente al horario que le correspondía,³⁷³ apreciándose nuevamente este

³⁷¹ Carta de Adalberto Ortega a Vicente Guzmán (secretario local de ajustes de la sección 21), 5 de agosto de 1943, CEDIF-FSTFRMS21-Caja 38- Exp. 2177.

³⁷² CEDIF-FSTFRMS21-Caja 38- Exp. 2177.

³⁷³ CEDIF-FSTFRMS21-Caja26- Exp. 1426.

principio de combatividad y unión característico de elementos ferrocarrileros conscientes de las potenciales deficiencias sindicales en la década de los cuarenta.

Hemos observado los descontentos generales de los elementos trenistas y caldereros sobre la organización y estructura que el STFRM poseía además de la intervención que el gobierno realizó para la centralización y regulación que pretendía imponer.³⁷⁴ En este apartado se busca observar los motivos personales en que los ferrocarrileros de la sección 21 pudieron considerar a partir de la revisión de los expedientes. Se exponen dos casos: el primero es del maquinista de la subdivisión Oaxaca Félix Mayoral Santiago, cuyo problema es el desconocimiento de su antigüedad de 1902 como fogonero, la empresa solo lo reconoce desde 1914, lo que resultó un problema en 1943 al solicitar sus trámites de jubilación, pues el requisito era tener treinta años en el servicio para realizar el proceso de jubilación; se añade al asunto que dos secciones estaban llevando a cabo dichos trámites, la sección 21 y sección 22, siendo la segunda la que continuó el proceso de manera que podemos considerar ineficiente si el ferrocarrilero había abandonado el STFRM. No regresó al sindicato y se desconocen las razones de ello, además de la continuidad de su proceso de jubilación.³⁷⁵ Otro caso fue el de Luis Delgado Jiménez que además de ser acusado y destituido por descuidar una locomotora que ya se encontraba en mal estado (como vimos anteriormente), la sección 21 y la sección 18 le venían practicando sus descuentos sindicales de Previsión Obrera, se desencantó por pertenecer a la segunda sección y se le devolvió el descuento hecho por la primera.³⁷⁶

Si hubo movimiento de elementos minoritarios dentro de la sección, también existieron elementos del STFRM en la sección quienes fungieron en contra de la Fraternidad de Trenistas y Hermandad de Caldereros. El caso específico es con la huelga que elementos

³⁷⁴ *Vid. supra* 2.2.2 “La derrota del movimiento gremial de 1942-1945”. (Sindicato en el sexenio avilacamachista).

³⁷⁵ CEDIF- FSTFRMS21-Caja 26- Exp. 1456.

³⁷⁶ CEDIF- FSTFRMS21- Caja 8- Exp. 432.

trenistas estallaron dentro del Ferrocarril Mexicano³⁷⁷, la falta de personal en la línea llevó a que la sección 21 prestara sus servicios de elementos que fungieron como esquirols, entre personales de talleres y de vías, fueron a presentarse como maquinistas o fogoneros a las líneas del Mexicano. Algunos de los que participaron como esquirols, entre los días 10 a 17 de diciembre de 1945, recibieron posteriormente, los casos recuperados de los expedientes son del mecánico José Dolores Galindo Carrasco, aunque no le pagaron los sueldos generados en esas fechas (quedó en suspenso el asunto en su expediente), por sus servicios como fogonero creó una reputación que le permitió más adelante, ser nombrado representante local por soldadores y conductores en 1951 y, cuatro años después, lo nombraron dentro del comité político de ferrocarrileros que presentó en la asamblea política por el primer distrito electoral celebrado por el PRI en la escuela “Rébsamen” (localizada en aquel entonces en la 12 poniente, 607) el día 19 de marzo de 1955.³⁷⁸

El segundo caso de esquirol que se benefició fue Rafael Rodríguez Familiar, quien fungió como maquinista esos días de protesta en el Ferrocarril Mexicano, esto marcó en su expediente para que fuera considerado para representar a la sección 21 como su delegado para la VI convención ordinaria del sindicato; así como representante para las celebraciones del aniversario de la ex Unión Mexicana de Mecánicos, festejados en la terminal de Veracruz el 25 de agosto de 1947. Por parte de la empresa le nombraron empleado de confianza en 1954 y cuatro años después lo ascendieron a superintendente.³⁷⁹

³⁷⁷ “Siguen las dificultades en los ferrocarriles. Hace falta personal ferroviario. No ha podido normalizarse el servicio. - Hay carga detenida con perjuicio a la economía del país”. *El Informador*, año XXIX, tomo CIV, núm. 9835, Guadalajara, 12 de diciembre de 1945, p.1.

³⁷⁸ Ingresó a los ferrocarriles el 1ro de noviembre de 1920 como limpiador en casa redonda en Buenavista, ascendido a ayudante mecánico un año después, quedó destituido el 12 de diciembre de 1926 tras secundar la huelga de aquel año. Volvió al servicio en los talleres de Nonoalco en junio de 1928 y reajustado el 26 de marzo de 1931. Volvió al servicio en Jalapa en 1934, y en 1942 figuraba como mecánico en los talleres de Puebla, fue esquirol durante las protestas minoritarias del 10 al 17 de diciembre de 1945, lo que marcó el inicio de buena reputación dentro de la sección, se jubiló en el año de 1964. CEDIF- FSTFRMS21-Caja 8- Exp. 407.

³⁷⁹ El expediente de Rafael Rodríguez Familiar inicia con el asunto de su posible destitución por ser personal excedente, el 30 de diciembre de 1941 se comenzó el proceso para demandar a los Ferrocarriles Nacionales. La Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, las negociaciones fueron del pago de 50% de los salarios caídos a cambio de recibir un puesto de mayordomo de talleres. Sufrió un accidente de automóvil en 1953 en la carretera México-Puebla a la altura de Cholula. En 1954 ocupó un puesto de confianza lo que le haría suspender sus

En contraste a los elementos que secundaron el movimiento minoritario, algunos volvieron sin mayor necesidad de ser hostigados, en otros casos como el de Dima Rodarte Salas quien había llegado a Puebla en 1945, pero le fue imposible tomar su puesto ya que era parte de la Fraternidad de Trenistas, solo pudo trabajar hasta que firmó una constancia en la que declaraba regresar en su propia libertad el 18 de diciembre de 1945.³⁸⁰ Otro caso fue el de Luis Delgado Jiménez quien fue considerado como un desertor de la organización, cuando desaparecieron la fraternidad como la hermandad no se dio registro alguno de su reingreso al STFRM, únicamente la solicitud de Delgado para que el sindicato le ayudara en su proceso de jubilación hacia el 11 de agosto de 1950. Aunque su jubilación la obtuvo por un convenio con la empresa el 24 de enero del año siguiente, siendo retirado del servicio con su jubilación en marzo de 1951.³⁸¹

3.3.3 Sección 21: treviñistas contra gomezetistas.

En la sección 21 existió un problema particular entre el grupo de Gómez Z. y un grupo local conformado por ferrocarrileros cuya cabeza era del patiero y comunista Guillermo Treviño Flores. Estos conflictos estaban representados por el aquel grupo poblano descontento por las prácticas de corrupción de los gomezetistas que desembocaron en un conflicto local producto de este panorama general en el sindicato.

Guillermo Treviño Flores, regiomontano nacido en 1904 radicó en la ciudad de Puebla desde sus 12 años, ingresó apenas con 14 años al Ferrocarril Interoceánico como llamador de trenes, llegó a ser hasta jefe de patios y perteneció a la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros antes de la fundación del STFRM. Destituido en 1923 y acusado de ser delahuertista, participó en la rebelión en favor de Adolfo de La Huerta, pudo volver al

relaciones sindicales, excepto económicas. Lo último que dice su expediente fue que recibió un puesto de Superintendencia en 1958. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 38-Exp. 2160.

³⁸⁰ Dimas Rodarte Salas comenzó como garrotero de patio con antigüedad del 3 de marzo de 1916 en Torreón, Coahuila, fue permutado el mes de febrero de 1945 a Puebla, pero trabajó hasta diciembre en que firmó su reincorporación al sindicato, ya que se lo impedía su pertenencia a la fraternidad de trenistas.

³⁸¹ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 8- Exp. 432.

servicio del ferrocarril meses después; huelguista en 1926, dos años después se afilió al Partido Comunista Mexicano (PCM); también secundó la huelga de 1936.³⁸²

Los compañeros de Treviño le consideraban un gomezetista por el supuesto apoyo a Gómez Z. cuando llegó a la secretaría general del sindicato, por ello les resultó extraño que después luchara en su contra. Pero solo coincidió con Gómez Z. en la defensa del sindicato ante la amenaza de secesión de la Fraternidad de Trenistas y Hermandad de Caldereros; esto no detuvo a Treviño desde un principio oponerse a la política gomezetista cuando llegó a laborar brevemente en Nonoalco en tiempos de la Misión Norteamericana.³⁸³

Con Treviño de vuelta en Puebla la tensión entre el grupo de Gómez Z. y Treviño se profundizó, cuando se presentó un desfaldo por parte de los Directivos que ejercieron en el periodo de 1946/47 y el punto de inflexión ocurrió el 31 de octubre de 1947 cuando Treviño en compañía de Jorge Villanueva Aliphath llamaron al personal de talleres a cesar sus labores y llevar a cabo un mitin frente las oficinas de la sección 21 para exigir la renuncia de los puestos a los funcionarios sindicales electos. Al día siguiente (1 de noviembre) se llevó a cabo una asamblea general extraordinaria en la sección y se acordó destituir a los representantes locales Eugenio Muñoz (secretario local), Antonio Ortiz Barajas (secretario local de ajustes por fuerza motriz y maquinaria) y Augusto Luna López (secretario local de finanzas y estadística). Además del comité local de vigilancia Juan Ortega (presidente), Miguel Lozano. (secretario), Fernando Cuevas Blanco (1er vocal).³⁸⁴ Guillermo Treviño tomó provisionalmente la secretaría, así como se propuso un comité provisional:

Jorge Villanueva Aliphath (Presidente)

Francisco Noriega (secretario)

Benito Manzano García (1er vocal)

Arturo Serrano R. (2do vocal)

³⁸² Gloria Arminda Tirado Villegas, *Quiero morir como nací*. (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1992), pp. 16-43 y 58-59.

³⁸³ *Ibid.*, pp. 62-66.

³⁸⁴ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 4- Exp. 127.

El objetivo no era solo contra aquellos miembros mencionados, sino la de expulsar a todo miembro del grupo Hidalgo 96. El asunto escaló en forma de violencia por parte de uno de los elementos destituidos, Antonio Ortiz, quién en la noche del 19 y la madrugada del 20 de noviembre había asesinado a un ferrocarrilero de nombre Eduardo Pacheco Olivera. Después de haberse celebrado una asamblea aquel día, fue de comisionado (junto con sus compañeros Francisco Lozano y Ernesto Vélez) para enviar un telegrama federal al presidente de la República, al Procurador General de Justicia para solicitar apoyo y cerrar el asunto en favor de aquel movimiento depurador, pero fueron interceptados por Ortiz Barajas quién conversó con los ferrocarrileros; los invitó a pasar a sus habitaciones, siendo en ese momento que disparó a la cabeza de Pacheco, quien murió en el instante.³⁸⁶

Imagen 12. El cortejo fúnebre de Pacheco parado frente al Interoceánico, mientras los silbatos de los trenes ofrecen sus últimos respetos.



Fuente: “El cortejo fúnebre de Pacheco parado frente al Interoceánico, mientras los silbatos de los trenes ofrecen sus últimos respetos”, 1947. Archivo Guillermo Treviño. Recuperado de John Mraz, “*Imágenes ferrocarrileras: una visión poblana*” ... *Op. Cit.*, [s.n.p. 18].

³⁸⁵ *Ibidem.*

³⁸⁶ Carta de Guillermo Treviño a Edmundo L. Bernal (Pdte. de la IV convención general extraordinaria), Jesús Díaz de León (Secretario General), Juan N. González (Pdte. del Comité de Vigilancia y Fiscalización), 21 de marzo de 1949. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 4- Exp. 127.

Se conoce que Ortiz Barajas fue a la cárcel condenado en un principio a doce años en prisión, sin embargo, se amparó y el 27 de octubre de 1948 el juez 1ro de Defensa Social de Puebla capital, David Marroquín, le redujo la pena a cinco años y tres meses de prisión. Esto provocó una reacción en la sección, Guillermo Treviño como secretario local, convocó el día 29 de octubre a un mitin en la rotonda de la estación del Interoceánico al medio día del último día de aquel mes.³⁸⁷

Imagen 13. [Panfleto exhortando la asistencia de ferrocarrileros a un mitin el 31 de octubre de 1948]



Fuente: CEDIF-FSTFRMS21-Caja 4- Exp. 127.

Es seguro que el asesinato se desarrolló mientras los ferrocarrileros se mantuvieron por varios días más en sus actividades sindicales. Respecto a los funcionarios provisionales, Luis

³⁸⁷ *Ibidem.*

Gómez Z. no los reconoció y desde diciembre de 1947 a abril de 1948 retuvieron las cuotas sindicales que correspondían a la sección; aunque se ha dicho que algunas no llegaron en más de un año. En la prensa publicaron versiones parciales, oficiales y falaces contra los “agitadores comunistas” acusados de “atracó y plagio” a la sección.³⁸⁸ Ante la retención de los fondos que le correspondían al local sindical, en abril de 1948 buscó apoyo para encontrar una solución en favor del grupo treviñista, entre los grupos que buscó fueron la Federación Regional Obrero y Campesina (FROC), Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), Federación de Trabajadores del Estado de Puebla de la CTM; incluso pidió ayuda al presidente en turno Miguel Alemán, quién no respondió por encontrarse en gira en el norte del país.³⁸⁹

La situación se tranquilizó tras la asamblea local del 22 de abril de 1948 cuando se reconocieron las credenciales de quienes resultaron electos definitivamente; y tras la asamblea general del STFRM del 23 de abril del mismo año, cuando el comité electo contra los miembros del comité después (entre ellos Juan Ortega, José Meneses, Eugenio Muñoz, Miguel Lozano) se presentó ante la presidencia del Comité General de Vigilancia (presidido por Daniel García). Entre los acuerdos que se tomaron para ceder a las demandas de reorganización en la secretaría local como el comité de local de vigilancia, Juan Ortega voluntariamente renunció a su cargo reconociendo al nuevo comité, así como la nueva secretaría local, algo que reconocieron los presentes de la asamblea; dentro de los acuerdos se mantuvieron algunos en el comité definitivo como Miguel Lozano y Fernando Cuevas.³⁹⁰ Casi un mes después de la asamblea, el 20 de mayo Guillermo Treviño confirmó la decisión a la Junta Federal de Conciliación número 24 y hasta el primero de julio hizo llegar el mismo comunicado al gerente de los FNM Manuel R. Palacios, como quedó constituido el comité ejecutivo como el de vigilancia de la sección 21:

³⁸⁸ Cf. Gloria Arminda Tirado Villegas, *Quiero morir como nací ... Op. Cit.*, pp. 55-56 y CEDIF-FSTFRMS21-Caja 4- Exp. 127.

³⁸⁹ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 4- Exp. 127.

³⁹⁰ [Circular] Núm. 233 con fecha del 16 de junio de 1948 en CEDIF-FSTFRMS21-Caja 4- Exp. 127.

Comité Ejecutivo Local: PROPIETARIOS.

Secretario Local..... Guillermo Treviño Flores.
Srio. Local de Ajustes-Transportes y Oficinas ... Daniel Camarena Martínez.
Srio. Local de Ajustes – Fuerza Motriz y vías... Samuel Escudero Astorga.
Srio. de Org., Educación y Propaganda..... Eulalio R. Muñoz.
Srio. Local de Finanzas y Estadística..... Angel. J. Bravo Trens.

SUPLENTE al comité Ejecutivo Local

Secretario Local..... Luis G. Lobato.
Srio. Local de Ajustes-Transportes y Oficinas ... Aturo Zepeda Valdés.
Srio. Local de Ajustes – Fuerza Motriz y vías... Miguel Santillana.
Srio. de Org., Educación y Propaganda Porfirio García S.
Srio. Local de Finanzas y Estadística..... Efrén Abascal Rangel.

Comité Local de Vigilancia

Presidente..... Demetrio Mora.
Secretario..... Miguel Lozano M.
Primer Vocal..... Fernando Cuevas Blanco.
Segundo Vocal..... Benito Manzano García.
Tercer Vocal..... Arturo Serrano R.³⁹¹

Tras la definición de los miembros de los comités, el 9 de julio quedaron liberadas y a disposición las cuotas correspondientes a los meses de diciembre de 1947 a abril de 1948 (faltando solamente la del mes de mayo) por un total de \$29,182.77 pesos. No conforme, Treviño declaró en 1949 a la IV convención extraordinaria del STFRM que no fue posible ejercer acción penal por los responsables del desfalco en la sección por los directivos locales de 1946/47 (declarando que hubo otras inmoralidades previas), pues además de la situación

³⁹¹ Carta de Guillermo Treviño a la Junta Federal de Conciliación No. 24., 20 de Mayo de 1948. Y carta de Guillermo Treviño a Manuel R. Palacios, Gerente General de los Ferrocarriles Nacionales, 1 de julio de 1948. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 4- Exp. 127.

anormal en la sección, el problema del charrazo del 14 de octubre, complicaron la situación.³⁹²

La cuestión del ‘gomezetismo’ no finalizó durante el periodo de estudio, sino que el grupo que se hacía llamar Hidalgo 96 no solo encontró un motivo de estar organizado cuando Jesús “el charro” Díaz de León subió a la secretaría general, sino que el gomezetismo perduró cuando Gómez Z. pasó a ser gerente de los FNM. Respecto al Charro, Jesús Díaz de León, con Treviño, estos tuvieron un encuentro cuando el primero visitó la Sección 21 de acuerdo con el testimonio de don Vicente Guzmán, empezó cuando los ferrocarrileros insultaron al primero entonces, “Díaz de León amenazó a Guillermo con una pistola. Desde ese momento quedaron contrapunteados y se agudizó más la disputa entre los *gomezetistas* y *antigomezetistas*”.³⁹³

Guillermo Treviño fue ayudante de superintendente en el periodo 1945-1948, después volvió a su trabajo de patiero (lo ascendieron a jefe de patios por la lucha contra el charrismo sindical), se moderó durante 1948-1950 mientras era secretario local y buscaba el apoyo de la IV convención extraordinaria para resolver los problemas que quedaban dentro de la sección. No lo detuvo seguir gestando la lucha desde el charrazo en 1948, en años posteriores participó dentro del movimiento tortuguista de 1954, se unió al Movimiento Sindical Ferrocarrilero conformado en 1957 y participó en el movimiento vallelista, secundando el Plan del Sureste las huelgas de 1958/59 en Puebla, fue detenido el 29 de marzo de 1959, llevado a la prisión civil de San Juan de Dios y trasladado a la 25a Zona militar; fue despedido de la empresa, pero con la ayuda del licenciado Salvador Soto consiguió su jubilación de jefe de patio el 1ro de enero de 1960. Tuvo que huir del país, trasladándose a Montevideo, Uruguay en espera de que la situación se calmara hasta su regreso a Puebla en 1971.³⁹⁴

³⁹² Comunicado dirigido a los señores Eugenio Valle (Secretario General de Finanzas y Estadística) y Ernesto Rodríguez (Jefe del Departamento de Auditoría), 9 de julio de 1948. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 4- Exp. 127.

³⁹³ Gloria Arminda Tirado Villegas, *Quiero morir como nací ... Op. Cit.*, p. 54. Nota: recordemos que Jesús “El charro” Díaz de León era visto como un “paniaguado” de los gomezetistas. *Vid supra* El Charrazo al STFRM y eventos posteriores.

³⁹⁴ Gloria Arminda Tirado Villegas, *Quiero morir como nací ... Op. Cit.*, pp. 67-82. Y CEDIF-FSTFRMS21-Caja 4- Exp. 127.

3.3.4. Las ferrocarrileras de la Sección 21.

Este apartado se presenta con la intención de proponer un seguimiento a las mujeres de la sección 21 a partir de la fecha estudiada (1940-1952), se trata de visualizar los problemas de minimización de las mujeres en el papel del desarrollo histórico, particularmente en el caso los ferrocarriles. Si bien los expedientes de mujeres de la sección aumentan conforme los años se acercan a un periodo más contemporáneo, esto complica el análisis de los correspondientes a la temporalidad a revisar, sin embargo no detiene a la oportunidad de construir un análisis que dé continuidad a los estudios de mujeres en el ferrocarril, remarcando la importancia del papel de la mujer en los procesos históricos ferrocarrileros.

Para abordar el tema de las ferrocarrileras de la sección 21, es importante tener en cuenta los estudios Luz Gabriela Arango para las reflexiones al estudio de las mujeres dentro del mundo del trabajo y su exclusión de éste. Las cualidades que una mujer inserta en el mundo obrero podría tener la de una mujer contribuyente a la economía de hogares cuyos miembros estaban en dificultades, no correspondían al modelo familiar conservador paternalista; ingresaban a oficios poco valorados en desigualdad de condiciones dentro de una clase obrera masculinizada, obligándolas a afirmar su competencia en las profesiones dominadas por los hombres, orilladas a resistir o adherirse a los modelos dominantes en que se moldean los campos de trabajo.³⁹⁵

Estas condiciones las podemos identificar en el panorama de los ferrocarriles en los cuarenta, la práctica de emplear mujeres en los talleres y terminales estaban prohibidos, además, se cuestionaba la práctica por “el *honor* y respetabilidad de las mujeres que laboraban en espacios laborales masculinizados”, siendo así que las mujeres encontraban sus puestos dentro del área de oficinas, enfermería, cocineras y conserjes de hospitales y restaurantes administrados por los FNM, trabajos que eran vistos como una extensión del trabajo

³⁹⁵ Cf. Mara Viveros. *Luz Gabriela Arango*, Material de lectura, Vindicatas, Pensadoras feministas latinoamericanas, Núm. 4, (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2022), pp. 13-20. Nota: La referencia es una bibliografía intelectual a los trabajos de la socióloga y feminista Luz Gabriela Arango. Su trabajo es demasiado amplio en cuanto al mundo laboral a través del siglo XX con referentes a campos laborales como la industria textil, la ingeniería, etc. Esto no impide rescatar una idea general como punto de partida al tema de ferrocarrileras de la sección 21.

doméstico, las mujeres que trabajaron para la empresa eran hijas, casadas o viudas de un ferrocarrilero. Se llegó incluso a hostilizar por la propia empresa la incorporación de la mujer a la industria ferrocarrilera en 1943, cuando la empresa anunció que no contrataría a personal femenino con excepción de enfermeras e hijas de ferrocarrileros fallecidos; incluso el personal médico recibió la orden de no realizar exámenes a las mujeres solicitantes y el departamento de personal procedió a despedir a las ferrocarrileras que ya tenían antigüedad. Este anuncio cambió un año después para aceptar a todas las hijas de ferrocarrileros (no solo las huérfanas), sin afectar a las que ya hubieran trabajado. Estas políticas fueron rechazadas por los líderes sindicales pues consideraban que “cualquier mujer debía tener el derecho de trabajar en la paraestatal no solo las hijas de los ferrocarrileros.”³⁹⁶

Otro problema que la mujer trabajadora de los FNM encontró es al momento de permanecer casada. La tendencia de mujeres trabajando en la empresa eran solteras (poniendo como ejemplo que de las 35 mujeres que trabajaron en la oficina del gerente general de los ferrocarriles, treinta eran solteras, tres casadas y dos viudas). Las mujeres casadas eran orilladas a renunciar a su empleo por cuestiones económicas o por el impedimento de sus maridos pese a que desde 1931 “la mujer casada ya no requería el permiso del esposo para firmar contratos de trabajo o afiliarse a un sindicato.”³⁹⁷

En cuanto a los expedientes de la sección 21 localizados, se pueden apreciar cuatro expedientes de trabajadoras dentro del periodo 1940-1952, cada una de ellas no pasó de los oficios de enfermería, oficinista o conserjería en las estaciones del Interoceánico y del Mexicano del sur. En el caso de enfermeras tenemos a la enfermera administradora del hospital de los ferrocarrileros en Puebla a principios de los cuarenta, Josefina Medina Ávila, recordemos que fue la enfermera que tomó como protesta el descuido de su trabajo para ser transferida a Nonoalco en 1940;³⁹⁸ y aunque no se haya localizado el expediente de

³⁹⁶ Andrea Spears Kirkland, “Podrán trabajar mujeres en cualquier especialidad: en defensa de los derechos laborales de las ferrocarrileras”, *Mirada Ferroviaria* (revista digital), núm. 5, mayo-agosto de 2005, pp. 4-5 y 11-12.

³⁹⁷ *Ibid.*, p. 6.

³⁹⁸ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 51-Exp. 3030.

Guillermina Lira, es importante mencionar a esta enfermera administradora con antecedentes de malos tratos a los ferrocarrileros como fue el caso de Jesús Flores Sánchez, quién tenía lesiones producto de un accidente, mientras que Guillermina le acusó que sus lesiones eran producto de una riña.³⁹⁹

En los casos de oficinistas tenemos Inocencia Coronel Martínez de Enríquez y Julia Figueroa Flores. La primera oficinista, su apellido indica que estaba casada y con escalafón desde 1945 como oficinista emergente;⁴⁰⁰ la segunda era una oficinista de la oficina de exprés de la división oriente con antigüedad en la empresa desde 1932, integrante fundadora del STFRM, quien originalmente trabajó en Monterrey, aquella ferrocarrilera se casó en 1940, pero a diferencia de Inocencia, Julia quedó separada del servicio por haber contraído nupcias. Se le dio de baja del sistema.⁴⁰¹ Este caso puede dejar abierta la posibilidad de que a Julia su marido no le haya permitido trabajar; y en cuanto al caso de Inocencia, está abierta la posibilidad de haber sido esposa de un ferrocarrilero fallecido, o su esposo seguía vivo al momento, continuaba al servicio de los ferrocarriles, pues desde el punto de vista de los ferrocarrileros el que una mujer trabajara en los FNM, lo menciona Andrea Spears:

[...] no existía un trabajo más honorable o respetable que uno trabajando a lado de los parientes, dentro del seno de la familia ferrocarrilera. El empleo contribuiría a los ingresos familiares y serviría como un mecanismo para proteger a la mujer desamparada, para evitar que sea una “esposa ‘abnegada’, ‘sufrida’, inerme a todas las bajezas de un marido indigno” o una mujer que se lanzara “dentro de la ley de la menor resistencia por el fácil camino de la prostitución”. Entonces, un empleo en la

³⁹⁹ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 23- Exp. 1302. Nota: recordemos que es la enfermera mencionada en el caso de Jesús Flores Sánchez contra la falsa acusación que Guillermina Lira le hizo, secundada por el Dr. Domingo Couoh.

⁴⁰⁰ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 41- Exp. 2342.

⁴⁰¹ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 51- Exp. 3038.

industria proporcionará las posibilidades de conservar y proteger el honor de la mujer, así como el honor mismo de la familia ferrocarrilera.⁴⁰²

El último expediente que se pudo localizar de una mujer ferrocarrilera puede considerarse de una mujer consciente de su 'ser-mujer', con una determinación propia de quién luchaba y exigía el respeto como le correspondía. Esta última cualidad se deja en una posibilidad ya que, desde las primeras décadas del siglo XX, las mujeres mexicanas comenzaron a levantar su voz en contra de lo tradicional, los estereotipos culturales y en la demanda de nuevas libertades.⁴⁰³

Del párrafo anterior destaca la ferrocarrilera Esther Ramos Ramírez quién ingresó al servicio un 23 de agosto de 1937 como personal encargada del aseo para sustituir a Felicitas Ramírez (se entiende que era su madre), recomendada por el secretario local entonces un R. Archundia de la C.; en el ingreso de Esther Ramos tuvo la complicación que su puesto implicaba asear los edificios de las estaciones del Interoceánico y del Mexicano del Sur, esto implicaba cubrir una gran distancia asignadas dentro de un turno de 17 a 24 hrs. Su asunto se resolvió, ya que solo ocuparía un puesto de barrendera solo en las oficinas del F.C.I.⁴⁰⁴

Otros problemas durante su puesto de personal de aseo se presentaron más tarde en 1940, había quejas en las oficinas de telégrafos y despachadores sobre un supuesto servicio de aseo deficiente por parte de Esther Ramos, cuando en realidad carecía de los materiales necesarios que le imposibilitaba limpiar como los elementos ferrocarrileros demandaban.⁴⁰⁵ Dichas quejas permanecieron un tiempo, lo revela una carta de Esther de 1941, no solo demandando

⁴⁰² Andrea Spears Kirkland, "Podrán trabajar mujeres en cualquier especialidad: en defensa de los derechos laborales de las ferrocarrileras" ... *Op. Cit.*, p. 10.

⁴⁰³ Nota: La historia de la lucha de las mujeres en México comienza en México a principios del siglo XX y se desarrolló en un principio bajo una atmosfera donde predominaba el paternalismo y las conductas de arbitrariedad hacía la mujer (en qué trabajar, qué vestir, etc.). Véase Ana Lidia García Peña... *Op. Cit.*, pp. 163-192.

⁴⁰⁴ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 98- Exp. 5827.

⁴⁰⁵ *Ibidem.*

los artículos de limpieza necesarios a J. Díaz Leal (superintendente), denunció que el lenguaje subió a un tema de violencia por ser mujer. Lo describió de la siguiente forma:

[...] no le hago bien el aseo, con palabras más o menos que me incomoda por mi sexo, circunstancia que puedo demostrar que no es por falta de cometido, sino se debe esencialmente a los materiales que no me dan [...] debido a esto el Agente [de] Boletos, se ha tomado la libertad de reclamarme buen servicio, con términos que no puedo admitir, y por esto deseo su intervención para que no siga la [h]ostilización manda de parte de este empleado [...]⁴⁰⁶

No fue lo único que habría sufrido, en 1942 Fernando Cuevas (en aquel entonces secretario local de ajustes) constató a Díaz Leal que Esther sufría robos de sus pertenencias, solicitando entonces que se le asignara una “caja” (a partir de aquí interprétese como casillero) donde pudiera guardar sus “útiles de trabajo” y evitar así que siguiera sucediendo el robo de sus pertenencias.⁴⁰⁷ ¿Es común el robo dentro de los elementos ferrocarrileros? Es una posibilidad. Sin embargo, el caso de Esther considerando que ya existía un hostigamiento hacia su trabajo, además de las protestas para exigir el merecido respeto, así como los artículos necesarios para ejercer su puesto, se suma la minimización del problema cuando el superintendente dirigió órdenes al jefe de vía para que le construyeran un casillero donde guardar sus pertenencias, este escribió:

La aseadora de las oficinas de la estación del Interoceánico, informa que le es sumamente indispensable tener una caja donde guardar sus útiles de aseo, pues como en la actualidad carece de ella, no teniendo donde guardarlos, constantemente se le extravían [...]⁴⁰⁸

⁴⁰⁶ Carta de Esther Ramos Ramírez a J. Díaz Leal, 1941 CEDIF-FSTFRMS21-Caja 98- Exp. 5827.

⁴⁰⁷ Carta de Fernando Cuevas Blanco (secretario local de ajustes 1942- [44]) a J. Díaz Leal (superintendente), 18 de septiembre de 1942. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 98- Exp. 5827.

⁴⁰⁸ Carta de J. Díaz Leal (superintendente) al jefe de vías de Puebla, [26 de septiembre de 1942]. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 98- Exp. 5827.

El problema está en la narrativa en la que atribuye a un extravío, no necesariamente utilizado como sinónimo a robo o hurto de pertenencias, una semana después a las órdenes del superintendente, había recibido su casillero.⁴⁰⁹

En enero de 1941 solicitó el traspaso a la especialidad de oficinistas como mensajera, comenzando sus prácticas a mediados de 1943 pasando a cadena de extras de la especialidad en el transcurso del año mencionado, pasando por extra hasta mensajera de oficina telegráfica. Pasaba el tiempo y se le presentaron habituales faltas y peleas entre compañeros que generalmente denunciaba Esther Ramos.⁴¹⁰ Cuando estos se convertían en un ataque hacía su sexo, no dudaba en reportarlo tal como ocurrió en diciembre de 1951 a I. Castillo por los tratos en contra de su persona recibidas por un tal José León [Amézquita] (1ro de diciembre), quien llegó ebrio a su puesto de trabajo (acompañado de un Sr. Manuel Roldán S. bajo los mismos efectos de alcohol) le “mentó la [madre] por medio de señas y verbalmente”, por inconformidades de [Amézquita] que no se comprenden, volvió a confrontar a Esther groseramente e incluso (7 de diciembre), contra su desempeño de trabajo. exigiendo respeto y que no eran iguales; algo que aumentó la indignación de Esther fue que el ferrocarrilero se acercó al jefe de la oficina telegráfica I. Castillo, a acusarla de que supuestamente no “cumplía debidamente en el desempeño” de su trabajo (según testigos tenía a sus compañeros que podían constar de su calidad en el trabajo).⁴¹¹ En defensa de su ‘ser-mujer’ respondió a su jefe, I. Castillo:

[...] mis compañeros de labores se dan cuenta de que soy una mujer celosa en el desempeño de mi trabajo, a Ud. le consta cosa que se es [de] consiente no negará que en muchas ocasiones por el excesivo trabajo he llegado a salir hasta una hora después de mi turno.

⁴⁰⁹ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 98- Exp. 5827.

⁴¹⁰ *Ibidem*.

⁴¹¹ Carta de Esther Ramos Ramírez a I. Castillo (Jefe de oficina telegráfica), 8 de diciembre de 1951. CEDIF-FSTFRMS21-Caja 98- Exp. 5827.

Sr. Jefe de Oficina es necesario para la buena marcha de labores en esta oficina y para la disciplina que debe existir en la misma tome las medidas necesarias para el logro de tales fines. Pues tenga usted la seguridad que me defenderé con honor mi dignidad de mujer, pues no soy de las que acepta injusticias ni de jefes ni de compañeros.⁴¹²

Esther Ramos Ramírez es el ejemplo de ferrocarrileras de la sección 21, que no dudaron en resistir a un sistema que les cooptó por una supuesta honorabilidad que solo les buscaba hacer retroceder; Esther se suma a las ferrocarrileras que sí encontraron apoyo en el sindicato como en sus familiares varones (esta última, Esther aparenta una excepción a la regla), lo hacen dentro de un sistema paternalista vigente, no resta el valor de aquellos eventos coyunturales que conforman la historia de larga duración de la lucha por la igualdad de las mujeres.⁴¹³ Esther siguió capacitándose y ascendiendo con el paso del tiempo hasta ser telefonista, se jubiló el 1 de noviembre de 1967, tras 29 años y tres meses de servicio, falleció un 10 de julio de 1993.⁴¹⁴

3.4 Reflexiones: entre archivos y fuentes varias a la historización de la sección 21 y otras.

Los archivos han representado para el historiador una fuente de primera mano; en los archivos pueden contener documentos oficiales, correspondencia, hemerografía, fototeca o expedientes, como es el caso de los trabajadores de la Sección 21 del STFRM, la riqueza de su información se puede complementar con la mayor objetividad ubicando estatutos y testimonios que previamente aparecieron a finales del Siglo XX, así como libros y artículos que han trabajado el asunto de la espacialidad en la región para situar a quienes estudiamos y su manera de relacionarse con el entorno.

Esta unión de testimonios, trabajos previos y expedientes amplían la comprensión de la historia del trabajador ferrocarrilero, su organización sindical, la organización que de adentro

⁴¹² *Ibidem.*

⁴¹³ Véase Andrea Spears Kirkland, “Podrán trabajar mujeres en cualquier especialidad: en defensa de los derechos laborales de las ferrocarrileras” ... *Op. Cit*

⁴¹⁴ CEDIF-FSTFRMS21-Caja 98- Exp. 5827.

de la empresa de los FNM; además de ampliar y el contenido historiográfico, renueva los discursos y narrativas que promueven una visión más 'objetiva' de los asuntos del tema de ferrocarriles y ferrocarrileros.

Solo hablando por los archivos, como en el que se apoya este capítulo, representan un enriquecido y amplio contenido para escribir la historia laboral de los trabajadores ferrocarrileros en Puebla, como una forma de comprender el desarrollo histórico regional y que representan un referente para evaluar la evolución de las relaciones sociales dentro del espacio del trabajo ferrocarrilero de la Sección 21 y cómo afectó la privatización para llegar al presente silenciado de ferrocarriles; lo local complementa la forma de observar los efectos de modernización a nivel nacional, pese a ser distintos a dichos (o con poca similitud) así como difícilmente se asociaron profundamente a lo local-general (movimientos obreros y sindicatos estatales), los ferrocarrileros no dejaron de manifestarse en la lucha por la reivindicación de la lucha económica y contra la carestía de vida en el México de los años cuarenta y principios de los cincuenta.

No se debe tomar a la ligera los distintos problemas que dificultaron el trabajo ferrocarrilero como de su misma vida y sus problemas económicos, carestía de vida, violencia dentro del área laboral, aplastamiento de sus derechos a costa de intereses corporativistas, sin descartar la posibilidad que exista una paradoja cíclica de dichos asuntos, es decir, que los patrones de represión y cooptación de las masas ferrocarrileras (y de varios otros sectores obreros) sean recreados en tiempos próximos a la fecha en que se ha redactado la presente investigación (debe recalcar, ¡recreación no significa que "la historia se repite"!); La Sección 21 es solo un ejemplo de las 36 posibles que pueden presentarse dentro del STFRM, más los que pudieron trascurrir en la península de Yucatán (en su sindicato regional y posteriormente sección 37 del STFRM).

De lo apreciado en la sección estudiada observamos que las malas condiciones en que se encontraron las instalaciones de los talleres y el material rodante (comprende los trenes), produjeron problemas como descomposición y complicaciones laborales que derivaron a accidentes y causaron un agotamiento a las condiciones de trabajo. Así también se perciben como a las ineficiencias del sindicato para lidiar los problemas que derivaban del material casi obsoleto, todo ello llevó a reacciones locales que atendieron a reacciones nacionales

como lo fue el movimiento minoritario de trenistas y caldereros. En Puebla secundaron el movimiento, resaltando además a la capital del Estado de Puebla, a quienes trabajaban en la sub terminal de Tehuacán; así como hubo elementos de la sección que prestaron servicio como esquirolas en las líneas del Ferrocarril Mexicano. Pese a que las reacciones respondían a medida del asunto nacional, los movimientos seccionales respondían a conflictos propios, como el caso de los treviñistas agotados de la administración sindical de los gomezetistas y el grupo Hidalgo 96, condujeron en un principio a sacar de los comités locales ejecutivo y de vigilancia y mantener cierta posición crítica cuando ocurrió el charrazo al STFRM, esto no detuvo a Treviño y sus seguidores a seguir resistiendo a la imposición de representantes sindicales charros y gánsteres.

El rescate de los ferrocarrileros en la historia seccional dentro del presente estudio, marcan una posibilidad de profundizar en aquellos ferrocarrileros concientizados a luchar por su clase, así como aquellos que se alienaron a los intereses de la gerencia de los Ferrocarriles Nacionales (FNM) y otros. No solo profundizar y complementar la biografía de personajes conocidos como Guillermo Treviño Flores, José María López Escamilla o Ernesto Hernández Córdoba, sino anónimos que poco o nada se mencionan en trabajos como Eduardo Pacheco Olivera (†), Jorge Villanueva Aliphath o Esther Ramos Ramírez, pueden ampliar la narrativa con nuevos trabajos de biografía que enriquezcan el estudio de las masas ferrocarrileras rezagadas de las macro historias ferrocarrileras. O incluso permitirá complementar otras biografías de apariencia interdisciplinaria hasta transdisciplinarias, como la del médico y literato, Domingo Couoh Vázquez.

Es importante la visibilidad de las mujeres ferrocarrileras dentro de la sección, pues la escases de expedientes de mujeres durante los cuarenta, que fueron revisados, demuestra las dificultades que encontraron para ingresar a una empresa de índole patriarcal y hasta misógina indispueta a recibir mujeres que no fueran de familiares de ferrocarrileros (e incluso se dispuso a cerrar lo más posible esa posibilidad) y si se daba el caso, se reducía la posibilidad de trabajar dentro de laborales similares a los roles domésticos o los trabajos de mecanografía y oficina, siempre y cuando sus familiares lo permitieran; que el padre metiera a la hija, o el esposo diera permiso o se encontrara muerto (la esposa viuda).

El caso de Esther Ramos es una casi excepción a la regla, pues, aunque el familiar empleado que le precedió era su madre (como aseadora), la recomendación válida del secretario local (irónico que las madres puedan recomendar a sus hijos, pero no a sus hijas, como el caso de Anastasio Isauro Hernández Vázquez al ser recomendado por su madre), logrando ascender a mensajera a principio de los cuarenta; que exigiera respeto como mujer abre una oportunidad a estudios históricos sobre la lucha de agencia de la mujer (tener su propia voz y exigir respeto).

Pese a ser un estudio cualitativo, donde apenas unas decenas de expedientes relucen en los estudios de la sección 21 localizados en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), no dejaron de enriquecer ampliamente a la historización de los acontecimientos transcurridos en la localía y sus alrededores, persiste la centralización de los asuntos en la ciudad de Puebla al ser sede de la sección, sin embargo, el amplio contenido de cajas sin revisar en el archivo histórico CEDIF, particularmente hablando de los expedientes de la sección 21, dejan un puerta amplia para nuevos potenciales estudios para las y los interesados en el tema de ferrocarriles. Los estudios por sección sindical representan una oportunidad para descentralizar los temas ferroviarios, complementando la historia de los ferrocarriles en el México del siglo XX con temas policéntricos que objetivasen los potenciales discursos.

CONCLUSIONES

En esta tesis se analizaron los procesos de modernización implementados durante el periodo 1940-1952, cuando el gobierno realizó la tarea de rehabilitar el sistema cuasi obsoleto de los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) para las mejoras del transporte terrestre y permeado por los intereses nacionales como internacionales, ello permitió observar la postura del gobierno ante las circunstancias que demandaba las mejoras del sistema. Se revisan las acciones implementadas tanto por la empresa como por el sindicalismo oficial, en especial contra las posturas sindicalistas de izquierda que se vieron afectadas por el programa oficial que buscó (y logró en gran medida) la obediencia de los trabajadores para un supuesto resultado efectivo de la modernización de los ferrocarriles.

Referente al estudio de la Sección 21 del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), con cabecera en la ciudad de Puebla, se mostraron los efectos de esta modernización, los que se manifestaron de forma distinta e incluso ajena a las luchas de otros sindicatos locales como estatales, pero sin dejar de ser partícipes dentro de los asuntos del STFRM a nivel nacional. El estudio seccional implicó observar a los trabajadores del sistema, sus problemas laborales y sus acciones dentro de las filas sindicales.

Para lograr el cometido planteado se abordó en primer lugar, el contexto político de México a finales de la década de los años treinta y principios de los años cuarenta para tener en cuenta el desarrollo de la arquitectura del estado y sus características institucionales e ideológicas y comprender las posturas de los dos sexenios estudiados, frente a los proyectos de modernización ferroviaria impulsados, de igual forma permite comprender las posturas y acciones contra las organizaciones obreras. Por un lado, el gobierno del general Manuel Ávila Camacho tomó una posición de conciliación entre varios actores sociales que incluyeron a los empresarios, la Iglesia católica y los obreros; a diferencia del gobierno del licenciado Miguel Alemán Valdés cuya política fue más inflexible en el trato a aquellos que intentaron protestar contra las políticas del gobierno, siendo los obreros de izquierda los principales perseguidos por la política alemanista.

Ambas administraciones presidenciales entablaron relaciones con Estados Unidos. En el gobierno de Ávila Camacho incluso, se recibieron a representantes estadounidenses que encabezarón la Misión Norteamericana para la rehabilitación de los ferrocarriles, pero fue en

el gobierno de Alemán cuando se demostró una relación amplia en cuanto a lo ideológico al coincidir con la doctrina anticomunista del presidente Truman (una política del buen vecino), lo que generó el aumento de las represiones contra los movimientos obreros en el país con la finalidad de alcanzar el objetivo de proyectos de infraestructuras bajo una logística empresarial, que favoreció a inversionistas extranjeros y algunos empresarios mexicanos, en otras palabras: no huelgas y no aumento salarial. Estos primeros elementos permiten comprender las bases sobre lo que constituyó el proceso de modernización ferroviaria en México en el periodo de estudio.

El término de modernización por sí solo denota ambigüedad, cada periodo en la historia de los ferrocarriles en México tuvo su propio proyecto, en el porfiriato la modernización a través de las vías era un movimiento civilizador, y el de los gobiernos revolucionarios estaban permeados por la mexicanización del sistema hasta la nacionalización de los ferrocarriles con Cárdenas, incluso a su proyecto se incorporó la decisión de entregar la empresa de los FNM a una administración obrera que apenas duró poco más de dos años; en el caos de los proyectos de modernización avilacamachista y alemanista fueron del tipo de rehabilitación del sistema bajo un corporativismo de estado. El primero la Misión Norteamericana, seguida del Plan Alemán de Rehabilitación Ferroviaria.

El primer plan estuvo limitado a la rehabilitación de las principales rutas encaminadas a transportar productos de Centroamérica desde Suchiate, frontera con Guatemala, hasta la frontera norte, priorizando el corredor México-Nuevo Laredo, claro con sus ramales en importantes nudos económicos, en el norte hacia centros industriales y mineros como Chihuahua, Torreón y Monterrey. Esto con el fin de satisfacer los intereses estratégicos estadounidenses para mantener el flujo de recursos estratégicos ante la vulnerabilidad de las vías marítimas por la guerra submarina. La Misión Norteamericana se limitó a objetivos estadounidenses, no obstante el gobierno mexicano obtuvo un aprendizaje de las experiencias y consejos de los representantes norteamericanos, que ayudó a consolidar para el siguiente sexenio el plan Alemán.

El plan Alemán continuó los planes del proyecto que le antecedió de forma más amplia dentro del sistema, el reforzamiento de las vías y su cambio a un mayor calibre, el progresivo ensanchamiento de algunas líneas (incluidas las del ex Interoceánico), la continuación de una pequeña pero progresiva introducción de locomotoras diésel-eléctricas

al sistema, así como la preparación de talleres para aquellos nuevos motores. Las locomotoras diésel no representaron un cambio inmediato en las formas de trabajo, es decir, no fue una amenaza directa en su momento para trabajos como fogonero o los puestos de mecánicos caldereros, ya que la reducción de locomotoras de vapor no fue tan significativa en los primeros años de introducción del diésel.

En general, los proyectos de modernización reflejaron las deficiencias y el mal estado del sistema desde el material rodante hasta su patrimonio inmueble (vías, estaciones y talleres), así como las técnicas de trabajo que se vieron comprometidas con las recomendaciones de trabajo que trajeron los estadounidenses. En consecuencia, los ferrocarrileros pasaron durante años por complicaciones al hacer trabajar locomotoras en condiciones casi de chatarra; en sí los proyectos de rehabilitación fueron insuficientes para el mejoramiento óptimo del funcionamiento de la empresa de los FNM y su sistema.

A la situación del sistema ferroviario se suman los eventos políticos que perjudicaron al STFRM, si en un principio la situación fue cordial con el Gral. Lázaro Cárdenas del Río durante su presidencia, incluso les fue concedido la creación de la Administración Obrera de los FNM, proyecto que no funcionó más que de mediados de 1938 hasta finales de 1940, dada las condiciones y contradicciones en el sindicato al asumir el rol obrero-patrón, la corrupción dentro del sindicato y el trabajo deficiente que produjo la desconfianza del régimen cardenista sobre la AOFNM; aunque el cuarto factor es particular y ayuda a comprender que, el fin de la Administración Obrera atendió a una necesidad del estado mexicano de evitar que se replicara en otras industrias la administración de los obreros y, en consecuencia, afectara a los empresarios que vieron como amenaza el proyecto.

El fin de la AOFNM a inicios de la presidencia de Ávila Camacho fue solo el avistamiento del retroceso que se sentiría poco a poco no sólo en la organización sindical ferrocarrilera, sino para todas las organizaciones obreras. Con la Segunda Guerra Mundial en pie, funcionó para un discurso de conciliación que promocionó el gobierno en turno para el apaciguamiento de las protestas y movilizaciones de los obreros. Con el inicio del periodo avilacamachista, podemos afirmar, sí hay estabilidad política, sí hay crecimiento económico, pero también es un sí al autoritarismo que frenó a los movimientos obreros y sus demandas por trabajos dignos, presentándose el crecimiento de la industria y las finanzas, pero con una clase obrera que padeció el apaciguamiento por la unidad a toda costa entre gobierno y

empresarios, representada por la central obrera oficial, la Confederación de Trabajadores de México.

Durante los conflictos nacionales se presentaron problemas internos que derivaron de conflictos dentro de los grupos que estaban inconformes con la administración del comité general por su pobre respuesta a la resolución de problemas que dio como resultado dos puntos importantes: el primero, fue la pelea entre grupos de ferrocarrileros por hacerse del control sindical, la que derivó que Luis Gómez Zepeda se hiciera del control junto con sus allegados, a quienes se les conocía como el grupo Hidalgo 96. Lo segundo fue que el descontento de la mayoría de los caldereros y del área de trenistas, que llevó a la separación de dichos elementos en la Fraternidad de Trenistas y Hermandad de Caldereros.

La disputa entre el STFRM y los grupos minoritarios fue un conflicto gremial en el que las fraternidades habían recibido el registro oficial como organización sindical, aunque no aparenta un plan directo de Manuel Ávila Camacho, sino que este fue permisivo en otorgar reconocimiento oficial al estar detrás líderes y políticos importantes entre ellos, el círculo de su hermano, Maximino Ávila Camacho, quien en ese entonces era Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas (independientemente si las fraternidades realmente buscaban la descentralización y reconstrucción de la organización de ferrocarrileros, o bien, si los elementos creían en aquel ‘intento de saneamiento’). Se aprecia una aparente estrategia de desarticular el STFRM con la finalidad de restar capacidad de lucha del sindicato con el que fácilmente fuese aprovechado para el alcance de los objetivos de un cacicazgo que Maximino pretendía establecer para sus intereses empresariales, en el que los ferrocarriles no tenían cabida sobre su proyecto en el transporte automotriz. El ejecutivo federal fue sigiloso en reconocer las fraternidades ante el plan de Maximino, pues ello ayudó a que el STFRM buscara el reconocimiento oficial como única central obrera dentro de los ferrocarriles, lo que implicó la apertura al sometimiento del oficialismo sindical promovido por el Gobierno Federal. Solo la muerte de Maximino permitió echar atrás los proyectos de empresarios maximistas por ende, la apertura a que el gobierno arbitrara a través de la Junta de Conciliación y Arbitraje, en favor del sindicato y finalmente el desconocimiento y fin de las fraternidades.

El gobierno de Ávila Camacho fue solo la base para la intensificación de las políticas de derecha y del movimiento anticomunista en auge cuando el Miguel Alemán asumió el

cargo de Presidente de la República, prueba de ello fue la represión a la sección 34 del Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM) que en diciembre de 1946, entró en paro y tomaron la refinería de Azcapotzalco, los trabajadores fueron reprimidos por el ejército.

El autoritarismo alemanista fue uno de los que más afectó a los movimientos obreros, pues dentro del periodo se determinó los principales elementos del oficialismo sindical en el que el gobierno sometió a las organizaciones obreras en favor de sus intereses a costa de los trabajadores, representó la derrota de las principales organizaciones quienes en principio, y cansados del gobierno priista y de la CTM, buscaron establecer organizaciones independientes anti oficialistas para mantener la lucha por los derechos y trabajo digno de los obreros. Aparecieron así organizaciones como la Confederación Única de Trabajadores (CUT) y la Unión General de Obreros y Campesinos Mexicanos (UGOCM), fue el STFRM el principal miembro fundador de la CUT.

La respuesta del gobierno fue un intento por establecer a la fuerza líderes sindicales allegados a los intereses gubernamentales, siendo el sindicato ferrocarrilero el ‘conejillo de indias’, por ser uno de los sindicatos más poderosos de la época en cuanto a historia de lucha y organización se refiere. Esto fue en el cambio del secretario general de Luis Gómez Z. a Jesús Díaz de León “El Charro”, este último vio la posibilidad de agradar al gobierno al abrirles las puertas para interferir en la vida sindical cuando a Gómez Z. se le acusó de un desfalco, lo que llevó a intentar a destituir al “Charro” y, en consecuencia, este recibió apoyo de las fuerzas policiacas y de elementos ferrocarrileros de Nonoalco para tomar las instalaciones del STFRM en la ciudad de México un 14 de octubre de 1948, y ser reconocido por la Secretaría del Trabajo como el secretario general, sometándose a lo que gobernación dictara, incluyendo el fin de la relación con la CUT y la persecución de líderes ferrocarrileros como Gómez Z. (quién más tarde pactó con gobierno para su liberación) y Valentín Campa, llevando consigo a la opresión, tortura e incluso muerte de ferrocarrileros para declarar contra Campa.

Este evento trascendió como el charrazo al STFRM y se convirtió en un símbolo para referirse a los líderes que entregaron a una organización a los intereses de gobierno y/o empresas a costa de los trabajadores afiliados, algo conocido como charrismo sindical. Los eventos inmediatamente fueron replicados en otros sindicatos poderosos como el STPRM y

el Sindicato de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana (STMMSRM), este último sufrió el mayor acto de represión y coerción del gobierno de Alemán que terminó en una protesta de huelguistas y sus familias desde Nueva Rosita hasta la ciudad de México en 1951, donde el ejecutivo se mostró indiferente a sus demandas.

Para un estudio de efectos de modernización más completo, se revisó a nivel seccional cómo fueron las afectaciones, tomando la Sección 21 del STFRM como referente. Esto ayuda a nuevas formas de trabajar los estudios históricos de los ferrocarrileros en el Siglo XX, al observar los eventos regionales se produce un mayor acercamiento a los individuos como sujetos más que un número de estadística propenso a perderse su historia dentro de la espacialidad, el tiempo y los discursos históricos posteriores a los eventos. Fue necesario en un principio la observación de la formación de la espacialidad para dotar a los sujetos de estudios de los sitios donde construyeron su identidad como ferrocarrileros trabajadores de la línea del antiguo Interoceánico y Mexicano del Sur, consolidados dentro de una de las secciones de las que se divide el sindicato para la vigilancia a sus afiliados (aprendiendo también las diferencias entre sección del STFRM y divisiones en la que los FNM administró su patrimonio) y así poder observar los eventos que transcurrieron dentro del espacio, en los tiempos avilacamachista y alemanista.

La Sección 21 tuvo sus propias características dentro de su desarrollo histórico si las comparamos con los eventos que se desarrollaron a nivel nacional en el sindicato, algunas características afectaron de forma similar a nivel local como nacional, pero en otros, se tomó un camino separado dentro de la sección; a nivel local, la sección no se vinculó con ningún proceso de otro sindicato local, convirtiéndose teóricamente en una isla de asuntos seccionales.

Esto se logra apreciar dentro de dos puntos donde podemos ver, por un lado, los aspectos de la vida laboral de los trabajadores y, por otro, la vida sindical y los momentos en que la Sección 21 respondió a acontecimientos nacionales como locales, ya fuera en protesta o en un acto de apoyo a los intereses del STFRM sobre un interés real de apoyar a los trabajadores.

Del primer punto al que nos referimos es sobre la revisión directa de los ferrocarrileros a partir de la consulta de los expedientes de la Sección 21 localizados en el archivo del Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF), donde se

observan puntos cualitativos importantes como el ingreso al servicio de los FNM, donde debía de ser un familiar ya sea directo o indirecto (principalmente ser hijo de ferrocarrilero); el ascenso o la permanencia en un puesto estaba condicionado a la antigüedad del ferrocarrilero en el servicio y siempre que hubiera un puesto disponible, pero también estaba sujeto a la disponibilidad del ferrocarrilero, es decir, no todos podían aplicar por necesidades económicas pues para capacitarse en un puesto de extra en la categoría superior (vg. pasar de puesto fijo de fogonero a maquinista “extra”), lo que implicaba una reducción en su salario y por consecuencia, una reducción en el ingreso familiar; hay casos donde por asuntos familiares se vieron en la necesidad de abandonar su puesto.

Otras problemáticas que se observaron en la relación laboral, es donde se presentan en los escenarios donde la organización del STFRM y la moral del compañerismo alcanzaron los objetivos de solidaridad entre el proletariado ferrocarrilero de la sección, cuando un elemento estaba fuera del servicio por causas de salud, recibía el apoyo de todos los elementos pertenecientes a un área de trabajo. Pero también hubo escenarios donde los ferrocarrileros protestaron por los puestos de otros, acusándolos de supuesta violación al Contrato Colectivo de Trabajo (CCT) en el que por derecho debían pertenecer a la parte que protestaban.

Dentro de la investigación se observa, que los ferrocarrileros de la Sección 21 no padecieron de un efecto notable en el cambio de la forma de trabajar, pero sí vivieron el efecto de trabajar en un sistema cuasi obsoleto, lo que causó casos de accidentes dentro del trabajo, algunos por descuido humano, pero otros por el deterioro del equipo, además de estar expuestos a sufrir accidentes como enfermedades que algunas veces no eran reconocidas por la empresa. El deterioro del material rodante, principalmente en las locomotoras de vapor, obligó a los trabajadores a improvisar en sus reparaciones (se reconoce las ventajas de la tecnología de vapor contra la imposibilidad de improvisar reparación sobre las máquinas diésel) y vivir en la incertidumbre de las demoras y accidentes que pudieran ocasionar los desperfectos de las máquinas. Si bien las marcas disciplinarias (de mérito y demérito) podían ser por la negligencia del trabajador, en los casos de locomotoras obsoletas por su uso prolongado (lo que empeoró tras atender el crecimiento del tráfico producido por la Segunda Guerra Mundial) hubo casos dentro de la sección donde se delegó la responsabilidad al ferrocarrilero por desperfecto o atraso en el itinerario.

Los problemas de coerción contra los ferrocarrileros por parte de la empresa e incluso con el sindicato no sucedieron solo en esa época, esto no le resta importancia a los problemas que los trabajadores vivieron, resistiendo a la sobreexplotación, violencia y las ineficiencias de la defensa al trabajador; es aquí que aparece el segundo punto sobre cómo afectaron los procesos de modernización a los ferrocarrileros de la sección, tras los cambios en la política nacional como en el visto bueno de los líderes sindicales y las diferencias entre agremiados sobre la dirección que debía llevar el sindicato, llevó a la Sección 21 a responder en los procesos históricos de la separación de los grupos minoritarios y el charrazo al STFRM.

En el primer evento comprendemos que los trabajadores estaban bajo la incertidumbre laboral entre el sometimiento al estado o la conformación de organizaciones como la Fraternidad de Trenistas y Hermandad de Caldereros, todo lo que atentara con el desmoronamiento del sindicato era visto como una amenaza para la mayoría de los ferrocarrileros sindicalizados, en consecuencia, la Sección 21 respondió a las protestas de los trenistas y caldereros con una fuerza de esquirols para compensar la fuerza de trabajo faltante en el Ferrocarril Mexicano. No todos recibieron recompensa por el esquirolismo practicado, pero quienes fueron recompensados fueron considerados para ocupar puestos de confianza y/o dentro de comités políticos del Partido Revolucionario Institucional (PRI), tiempo después.

El segundo evento surgió de los conflictos internos en el sindicato, replicó en la Sección 21 como parte del descontento que el grupo de ferrocarrileros comunistas poblanos encabezados por Guillermo Treviño Flores tenía sobre la dirección de Gómez Z. y su grupo Hidalgo 96, generó un conflicto local entre gomezetistas y treviñistas que derivó en protestas por nuevos líderes no apegados a Gómez Z., así como en el asesinato del ferrocarrilero Eduardo Pacheco Olivera y que concluyó con la victoria de los treviñistas y con Treviño como el nuevo secretario local de la sección. Guillermo Treviño supo manifestar el descontento que se tenía contra “El Charro” Díaz de León en la sección sin que fuera en contra de esta.

La revisión de los expedientes de la Sección 21 nos demuestra la heterogeneidad de los problemas que se suscitaron en la vida laboral de los trabajadores, donde se presentaron desde accidentes laborales ya fuese por error humano o deterioro del equipo, enfermedades no reconocidas por la empresa, tensiones entre trabajadores por ocupar puestos de trabajo

condicionados por la disponibilidad socio económica del trabajo, conflictos gremiales internos, etc. Ello demuestra la manifestación de una multiplicidad de experiencias individuales como colectivas que no llegan a reflejarse en los discursos oficiales. La riqueza del archivo permite la reconstrucción de sus trayectorias desde una perspectiva más humana y propone bases para profundizar los estudios micro históricos que analizan la precariedad, conflictos, solidaridad y resistencia que se presentó en lo cotidiano de los ferrocarrileros.

El capítulo tercero cierra con un espacio exclusivo para el estudio de las ferrocarrileras como una propuesta para derivar a estudios más completos y profundos para el estudio de las mujeres en la Sección 21 del STFRM. El pequeño número de expedientes revisados de ferrocarrileras, muestra su situación de trabajo reducida a oficinistas, conserjería y enfermería por la prohibición del trabajo en talleres y terminales a mujeres por las ideas conservadoras, paternalismo y conductas arbitrarias que limitaban a trabajos que solo eran la extensión de labores del hogar. Además, que la oferta de trabajo estaba reducida a las familiares de los ferrocarrileros, e incluso se llegó proponer el no contratar mujeres que no fueran enfermeras o hijas de ferrocarrileros fallecidos.

En general los efectos de modernización sobre los elementos sindicales fueron las repercusiones que dejaron la reorganización dentro de un sistema charro y oficialista que, si lo revisamos desde el espacio de la Sección 21, incentivó las peleas dentro de la organización que ya se tenían entre ferrocarrileros tanto a nivel nacional como local. En sí a los efectos principales fue la resistencia de las filas sindicales a los cambios que tentaban contra el CCT y la conquista de derechos que habían ganado con el tiempo, no siendo una resistencia al cambio sino resistencia a que el cambio perjudicara (y lo hizo) sus derechos.

La inclusión de un espacio para las mujeres invita a la conformación de un estudio de ferrocarrileras por sección del cual se considera que hay suficiente material para efectuarlo más allá de la época que se estudió dentro de la presente investigación.

Como resultado principal obtenemos un estudio no sólo de la reconstrucción del discurso de los procesos de modernización y sus efectos de 1940 a 1952, sino que desplaza el foco del análisis de los acontecimientos nacionales para centrarse en las experiencias y los efectos que vivieron de los trabajadores de la Sección 21 durante los proyectos de modernización, lo que enriquece la narrativa histórica de los eventos dentro de un ejercicio de microhistoria a partir de la reconstrucción de las trayectorias laborales y conflictos

internos con una perspectiva más humana, es decir, deja de ver a los sujetos como una estadística y los observa como personas que afrontaron sus problemas cotidianos con la finalidad de subsistir y la búsqueda del trabajo digno.

El estudio por secciones enriquece el contenido historiográfico de una forma que descentraliza los acontecimientos que frecuentemente se reducen a la ciudad de México y puede ser replicable en cada una de las secciones que existen o existieron dentro del sindicato, incluso puede ir más allá de la época estudiada. El presente trabajo no es una historia aislada, sino parte de una genealogía de lucha, el estudio de la Sección 21 se amplía dentro de los próximos sexenios siguientes a 1952, siendo el charrazo al STFRM el inicio del camino a la derrota final de los intentos de establecer un sindicato independiente anti oficialista, que solo ocurrió tras los movimientos ferrocarrileros de 1958/59, donde la Sección 21 protagonizó una resistencia considerando la formación del grupo treviñista en la escuela de la lucha, heredada desde tiempos revolucionarios, hasta el periodo estudiado el grupo se convirtió en vallejistás.

ANEXO. 1 Datos extras sobre locomotoras y anchos de vías.

El siguiente Anexo tiene como objetivo ofrecer algunos datos extras para una comprensión más completa del desarrollo ferrocarrilero durante tiempos de la modernización en los cuarenta. Si bien la información que se añade funciona como un complemento para ir más allá de los datos presentados en el capítulo 1, brindan también posibilidades de seguir investigando el tema de modernización, pero también cierra el respectivo bloque que se presentó en el primer capítulo de la investigación, que se enfocará en las afectaciones a los trabajadores y su reacción, así como la del sindicato ferrocarrilero.

Anexo 1.1 Locomotoras en propiedad e los FNM y el Interoceánico.

Concepto	1940	1941	1942	1943	1948	1949	1950	1951	1952	
Locomotoras FNM										
Total Unidades FNM		911	910	937	950	1069	1053	1096	1113	1053
Total 1.435 mm		810	811	835	849	934	946	993	1017	964
Total 0.914mm		101	99	102	101	135	107	103	96	89
Locomotoras de vapor										
ancho 1435mm		810	811	835	849	895	888	888	869	804
ancho .914mm		101	99	102	101	135	107	103	96	89
Locomotoras diesel (1425mm)	n/a	n/a	n/a	n/a		39	58	105	148	160
Loco. Vapor Interoceanico (914mm)		61	69	69	69	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

El Ferrocarril Interoceánico se incorporó a los datos de Nacionales para la segunda mitad de la década. **Fuentes:** SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente a los años 1941 y 1942... Op. Cit.*, pp. 65, 70, 253 y 258. SCOP *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1943... Op. Cit.*, p.25 SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1948... Op. Cit.*, p.37. SCT... *Op. Cit.*, pp. 31 y33. Guillermo Guajardo Soto... *Op. Cit.*, p.14

Del primer anexo, se tiene un salto de 1944 a 1947 por la ausencia de datos disponibles en su momento, no obstante, se aprecian datos específicos de las locomotoras que sirvieron al Interoceánico antes de incorporar su información a los FNM, y de esta segunda empresa permite comparar la capacidad de la empresa nacional para poseer material rodante, si lo comparamos con datos generales de locomotoras en el país como observamos a continuación:

Anexo 1.2 Locomotoras disponibles al 31 de diciembre (años 1940-1952).

Concepto	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952
Locomotoras													
Total Unidades	1345	1305	1314	1327	1320	1373	1456	1467	1455	1441	1482	1484	1445
Potencia, millones kilos	19.2	18.4	18.8	19.4	19.8	20.9	23.7	23.0	23.4	23.5	24.8	25.8	25.9
Potencia por unidad (x1000 k)	14.3	14.1	14.3	14.6	15.0	15.2	16.3	15.7	16.1	16.3	16.7	17.4	17.9
Unidades en servicio	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	1167	1146	1106	1149	1155	1096
Unidades en reparación	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	300	309	335	333	329	349
Porentaje en servicio	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	79.6	78.8	76.8	77.5	77.8	75.8
Locomotoras Vapor, Unidades	1333	1293	1302	1315	1293	1337	1410	1406	1374	1354	1348	1307	1251
Potencia, millones kilos	18.8	18.2	18.5	19.1	19.0	20.0	21.8	21.9	21.7	21.8	21.7	21.1	20.8
Potencia por unidad (x1000 k)	14.1	14.1	14.2	14.5	14.7	14.9	15.4	15.6	15.8	16.1	16.1	16.1	16.7
Unidades en servicio	N/D	N/D	1070	1077	1046	1047	1160	1113	1077	1028	1027	999	933
Unidades en reparación	N/D	N/D	232	238	247	290	250	293	297	326	321	308	318
Porentaje en servicio	N/D	N/D	82.2	81.9	80.9	78.3	82.3	79.2	78.4	75.9	76.2	76.4	74.6
Locomotoras diesel unidades	n/a	n/a	n/a	n/a	15	24	34	49	69	75	122	165	182
Potencia, millones kilos	n/a	n/a	n/a	n/a	N/D	N/D	N/D	0.8	1.4	1.4	2.8	4.2	4.7
Potencia por unidad (x1000 k)	n/a	n/a	n/a	n/a	N/D	N/D	N/D	17.4	20.0	19.0	18.7	25.7	26.0
Unidades en servicio	n/a	n/a	n/a	n/a	N/D	n/a	N/D	45	58	60	110	146	153
Unidades en reparación	n/a	n/a	n/a	n/a	N/D	N/D	N/D	4	11	9	12	19	29
Porentaje en servicio	n/a	n/a	n/a	n/a	N/D	N/D	N/D	91.8	84.1	88.0	90.1	88.5	84.0
Locomotoras eléctricas	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Potencia, millones kilos	0.4	0.2	0.3	0.3	N/D	N/D	N/D	0.3	0.3	0.3	0.3	0.5	0.4
Potencia por unidad (x1000 k)	14.5	14.1	14.4	14.7	N/D	N/D	N/D	14.0	12.4	13.8	15.4	10.4	11.1
Unidades en servicio	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	9	11	18	12	10	10
Unidades en reparación	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	3	1	0	0	2	2
Porentaje en servicio	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	75.0	91.6	n/d	100.0	n/d	83.3

Fuentes: Carlos Villafuerte... *Op. Cit.*, pp. [58-59]. SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente a los años 1941 y 1942...* *Op. Cit.*, pp. 65, 70, 253 y 258. SCOP *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1943...* *Op. Cit.*, p.25 SCOP. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año 1948...* *Op. Cit.*, p.37. SCT... *Op. Cit.*, pp. 31, 33 y 37. Guillermo Guajardo Soto... *Op. Cit.*, p.146

Cabe aclarar que Potencia en millones de kilos (o también fuerza tractiva) en el total de fuerza tractiva, los datos arrojan una cantidad que consideramos podría ser menor pero no hay datos disponibles que de momento puedan corroborar la hipótesis; en 1949 el total de unidades es 1411, un total de 1106 unidades en servicio; para que estos resultados cuadren las unidades eléctricas en servicio arrojaron a un total de 18. El margen de error de 6 debería ser entre locomotoras diésel y vapor.

Para ofrecer al lector una mejor idea de los anchos de vías comunes en la década de los cuarenta en México, a continuación, se añaden las siguientes imágenes:

Imagen 14. [Comparación de anchos de vía en vía de tres rieles, 1435mm y 914 mm].



Imagen de autoría propia.

Imagen 15. [Comparación de anchos de vía desde otra perspectiva].



Imagen de autoría propia

Las imágenes 3 y 4 fueron tomadas a las vías donde reposa una locomotora Diesel de vía angosta localizada en la segunda sección del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Además de la demostración visual, se debe comprender que las diferencias técnicas de una vía angosta a una vía ancha, es que la primera tuvo sus respectivas ventajas como la reducción en los costos de su construcción, de mayor adaptación a la orografía nacional sin embargo,

eran preferibles las ventajas de una vía ancha por su mayor potencia de tracción y mayor capacidad de transportar carga que en consecuencia, reducía los costos de transporte. Por aquellas razones se sobrepuso la vía ancha a la angosta.⁴¹⁵

Para cerrar el anexo, debemos insistir que el proceso de ensanchamiento de vías angosta a anchas fue progresivo durante la segunda mitad del siglo XX en que también se efectuó el proceso de dieselización para las vías angostas que restaban, como la línea que iba de Oriental a Teziutlán. En aquella línea arribó la primera locomotora diésel de vía angosta en 1961.⁴¹⁶ Como referencia a cómo pudieron ser las diésel de vía angosta que llegaron a Oriental, se presenta a continuación un diésel de vía angosta a continuación:

Imagen 16. [locomotora diésel de vía angosta, N de M 5427].



Imagen de autoría propia.

⁴¹⁵ Jorge Villanueva Jiménez... *Op. Cit.*, pp. 52-53.

⁴¹⁶ Emma Yanes Rizo, José María López Escamilla “Don Chema”: *Testimonios... Op.Cit.*, p. 59.

ANEXO 2. Leyes e información extra relacionados a los acontecimientos revisados en el capítulo 2.

El siguiente anexo tiene como objetivo ofrecer algunos datos extras que sirvan para comprender como las estipulaciones sobre la dirigencia de los FNM afectan a los asuntos sindicales; así como se darán datos más concretos como la estructura del sindicato tales números de secciones y los representantes que colocó Jesús Díaz de León una vez concretó los eventos del charrazo al STRFM.

Anexo 2.1 Ley que crea la Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles. ⁴¹⁷

DECRETO:

“El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

LEY QUE CREA LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL OBRERA DE LOS FERROCARRILES,

ARTÍCULO 1º - Se crea, con el carácter de corporación pública descentralizada del Gobierno Federal, la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México.

ARTÍCULO 2º - La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio constituido por:

- a) . – Los bienes expropiados a la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, S.A., mediante acuerdo presidencial de 23 de junio de 1937;
- b) . – Las líneas en explotación que pertenecieron a la Sociedad de Líneas Férreas de México, S.A. de C.V.;
- c) . – Las líneas en explotación que en el futuro que aporte el Gobierno Federal; y
- d) . – Los demás bienes que la Administración adquiera por cualquier título jurídico.

No se considerarán comprendidos en este artículo los terrenos que no sean indispensables para el manejo de las líneas.

ARTÍCULO 3º – La Administración Obrera gozará, con las limitaciones que establece el artículo 10, de las más amplias facultades para administrar su patrimonio y para operar las líneas férreas de su jurisdicción, así como para construir las vías y edificios que estime necesarios para ampliar sistemas. Puede a este efecto celebrar los convenios con el Gobierno Federal respecto de las nuevas vías y edificios para el servicio ferrocarrilero, cuando éste determine que se construya con fondos de la Federación.

⁴¹⁷ “Ley que crea la Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles” ...*Op. Cit.*, pp. 1-4.

Tendrá asimismo, capacidad la Administración Obrera para tomar en arrendamiento o administrar en cualquier otra forma, líneas y demás propiedades ferrocarrileras diversas, de las que aporta el Gobierno Federal.

ARTÍCULO 4º – La Administración Obrera tendrá a su cargo en los términos de los contratos celebrados con las empresas respectivas, la administración del Ferrocarril Interoceánico de México, la del Ferrocarril Mexicano del Sur y la del Ferrocarril Oriental Mexicano.

ARTÍCULO 5º- La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales estará a cargo de un Consejo compuesto por siete miembros que designará el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, por conducto de sus comités generales, ejecutivo y de vigilancia.

EL consejo funcionará válidamente con la presencia de cinco de sus miembros y las decisiones se tomarán con la mayoría de votos de los presentes.

ARTÍCULO 6º- Los miembros del Consejo de Administración durarán en su cargo dos años, pero podrán ser removidos por los comités generales, ejecutivo y de vigilancia del Sindicato, en cualquier momento, por causa grave que lo amerite. La designación de los miembros del Consejo es susceptible de renovación al finalizar el periodo de su ejercicio

ARTÍCULO 7º- El procedimiento para la designación de los miembros del Consejo, así como para la revocación de sus nombramientos, se fijará en el Reglamento Interior de la Administración Obrera.

ARTÍCULO 8º- En Consejo designará un Presidente, que tendrá también el carácter de Gerente General. El Gerente será el representante de la Administración Obrera y tendrá todas las facultades que conforme a la legislación civil corresponden a un mandatario general, incluyendo la de delegar la representación en la persona o no persona que estime conveniente.

ARTÍCULO 9º- El Gerente General tendrá directamente a su cargo la organización, administración, funcionamiento, mejoramiento y, de manera general, cuanto concierna al manejo y explotación de las líneas férreas, así como la adquisición y disposición autorizada de bienes y fondos. Corresponderá también al Gerente la ejecución de los acuerdos del Consejo, al cual pedirá autorización previa en lo relativo a las siguientes materias:

- a) . – Construcción de nuevas líneas o ramales;
- b) . – Contratación de empréstitos cualquiera que sea su monto;
- c) . – Plan anual de trabajos;
- d) . – Presupuesto de gastos;
- e) . – Otorgamiento de contratos y de poderes generales;
- f) . – Pago anticipado de obligaciones;
- g) . – Reglamentación general de los diferentes servicios; y
- h) . – Los demás casos cuya importancia amerita consulta a su juicio.

ARTÍCULO 10. – La Administración Obrera necesitará acuerdo expreso del encargado del Poder Ejecutivo Federal para proceder en las siguientes materias:

- a) . - Construcción de nuevas vías; levantamiento de vías o suspensión de la explotación de ellas;
- b) . – Enajenación o hipoteca de bienes; convenios sobre administración o adquisición de vías de otros ferrocarriles o sobre cesión de vías de la Administración Obrera a otros ferrocarriles; y
- c) . – Contratación de empréstitos.

ARTÍCULO 11. – La Administración estará obligada a explotar el sistema de manera que el coeficiente de explotación no exceda el 85% de los ingresos brutos.

ARTÍCULO 12. – La Administración Obrera estará obligada a:

- a) . – Invertir por lo menos, por concepto de adiciones y mejoras, el 5.36% de los ingresos brutos;
- b) . – Cubrir al Gobierno Federal una participación cuyo monto se calculará tomando como base un porcentaje de los ingresos brutos y añadiendo un porcentaje de los ingresos brutos y añadiendo un porcentaje de los remanentes, en la forma establecida en el artículo siguiente. El porcentaje de base será el 5.64 cuando los ingresos brutos anuales sean de \$125.000,000.00 ó más y de 3.64 cuando los ingresos brutos sean inferiores a \$125.000,000.00

ARTÍCULO 13. – Los remanentes que se obtengan, bien por reducción del coeficiente de explotación o por cualquier otra causa, se distribuirán de la siguiente manera, después de deducir los deficientes que no se hayan podido reducir en la explotación de las líneas a que se refiere el artículo 4º y de las que pertenecieron a Líneas Férreas de México, S.A. de C.V.

- a) . – 25% para incrementar las inversiones por concepto de adiciones y mejoras;
- b) . – 25% para aumentar la base de participación del Gobierno a que se refiere el artículo 12, en el concepto de que dicha participación nunca podrá ser superior al 8.96% de los ingresos brutos;
- c) . – 25% para el fondo de previsión de los trabajadores ferrocarrileros; y
- d) . – 25% para constituir un fondo de reserva con el objetivo de hacer frente a la situación en los años de abatimiento de las condiciones financieras de la explotación.

ARTÍCULO 14. – Para los efectos del artículo 12 se entiende por ingresos brutos la cantidad total que obtenga la Administración Obrera en compensación de los servicios que preste, menos el importe de los impuestos que deba cubrir, el de las primas del seguro de viajero y el recargo de 2.5% en las cuotas de pasajes destinados a la reparación de las escolleras de Tampico.

ARTÍCULO 15. – El Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, designará dos controladores que tendrán a su cargo la vigilancia de la

Administración Obrera. Los controladores gozarán de las más amplias facultades para examinar la contabilidad, los libros de actas y demás documentación, así como para cerciorarse que cuando se efectúe el movimiento de fondos se aparten mensualmente las cantidades necesarias para cubrir la participación del Gobierno Federal.

ARTÍCULO 16. – La Administración Obrera estará sujeta a las obligaciones que conforme a la Ley de Vías Generales de Comunicación corresponden a las empresas de ferrocarriles. En consecuencia, seguirá transportando gratuitamente las correspondientes de la primera a la cuarta clases, inclusive, y las de quinta clase mediante el pago del cincuenta por ciento de las tarifas estrictamente aplicables al público cobrará la Administración Obrera al Gobierno Federal por los servicios que se le presten; siempre que sean ordenados por las autoridades a que se refiere el artículo 105 de la citada Ley de Vías Generales de Comunicación. Las cantidades que por este concepto deban pagarse a la Administración Obrera serán descontadas de la participación que corresponde al Gobierno.

La franquicia que a este artículo alude no comprenderá a los servicios que se presten a establecimientos públicos descentralizados del Gobierno Federal ni a empresas u organizaciones industriales o comerciales en las que dicho Gobierno tenga intereses.

ARTÍCULO 17. – La Administración Obrera no concederá más franquicias de fletes y pasajes que las establecidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y las que por reciprocidad deban concederse a empresas ferrocarrileras.

La violación de este artículo será causa de responsabilidad pecuniaria personal del funcionario que otorgue la franquicia.

ARTÍCULO 18. – Serán inembargables los bienes de la Administración Obrera que estén afectados directamente a la prestación del servicio público que por esta Ley se le encomienda.

ARTÍCULO 19. – Las controversias en que sea parte la Administración Obrera serán de la competencia exclusiva de los Tribunales Federales, con excepción de aquellas cuyo conocimiento corresponda a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

ARTÍCULO 20. – La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales estará sujeta al pago de las contribuciones federales, excepción hecha de los impuestos sobre la Renta y sobre Herencias, Legados y Donaciones. También se causará el impuesto del Timbre cuando intervengan particulares, pero éstos serán quienes lo cubran.

ARTÍCULO 21. – El personal al servicio de la Administración Obrera estará sujeto en sus relaciones con ésta a la Ley Federal de Trabajo y a las disposiciones del contrato colectivo de Trabajo.

ARTÍCULO 22. – La Administración Obrera será equipada para los efectos del Reglamento del Artículo 134 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a las empresas a que se refiere el artículo 3º del propio Reglamento.

ARTÍCULO 23. – Se otorga a la Administración Obrera la facultad de establecer AGENCIAS ADUANALES en los lugares en que ello resulte conveniente para el servicio, con sujeción a todos los requisitos establecidos por las leyes respectivas.

ARTÍCULO 24. – La Administración Obrera podrá proveer a la preparación técnica de su personal, dentro de las limitaciones que establezcan las leyes y reglamentos en materia de educación.

ARTÍCULO 25. – La Administración Obrera expedirá su Reglamento Interior.

ARTÍCULO 26. – El Gobierno Federal vigilará que la Administración Obrera cumpla con las previsiones de esta Ley, tomando al efecto las medidas que con ese objeto sean necesarias, aunque impliquen revocación de decisiones previamente dictadas por los órganos de la Administración, cuando dichas decisiones hayan infringido una disposición legal. También efectuará el Gobierno la glosa de las cuentas para comprobar el debido destino de los fondos, el monto de las cantidades invertidas en adiciones y mejoras y el coeficiente de explotación.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO 1º- Las autoridades correspondientes pondrán desde luego a la disposición de la Administración Obrera de los Ferrocarriles los bienes a que se refieren los incisos a) y b) del artículo 2º de esta Ley.

ARTÍCULO 2º- Las cantidades que hayan quedado a cargo de las empresas cuyos bienes pasan a formar el patrimonio de la Administración Obrera y las adecuadas hasta la fecha por el Departamento Autónomo de los Ferrocarriles, por concepto de compra de equipo, serán cubiertas por la Administración afectando la partida de adiciones y mejoras, hasta cubrir la totalidad de los créditos.

ARTÍCULO 3º- La participación del Gobierno establecida en los artículos 12 inciso b) y 13 inciso b) de esta Ley, no será entregada en el primer año del funcionamiento de la Administración Obrera, sino que constituirá una deuda pagadera en los años siguientes, en la forma que se convengan con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

ARTÍCULO 4º- Las cuentas de la explotación del Departamento Autónomo de Ferrocarriles se cerrarán el 31 de marzo del año en curso. El pasivo de esa explotación por conceptos diversos del que señala el artículo segundo transitorio se distribuirá entre la Administración Obrera y el Gobierno Federal en una proporción de cincuenta por ciento para la primera y de cincuenta por ciento para la primera y de cincuenta por ciento para el segundo.

La cantidad a cargo del Gobierno Federal se compensará con las participantes que le correspondan en los años futuros conforme a los artículos 12 y 13.

ARTÍCULO 5º- Quedan derogadas todas las disposiciones legales que se opongan a los preceptos de esta Ley.

ARTÍCULO 6º- Esta Ley entrará en vigor en toda la República el día 1º de mayo de 1938.

Aurelio Munguía H., D.P. – Cor. Pedro Torres Ortiz, S.P.- Elías Miranda G., D.S.- Leobardo Reynoso, S.S. – Rúbricas.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I de artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, promulgo el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, D.F., a los veintitrés días del mes de abril de mil novecientos treinta y ocho. – Lázaro Cárdenas-Rúbrica. – El Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público, Eduardo Suárez. – Rúbrica, - El Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, Francisco J. Mújica. – Rúbrica. – Al ciudadano Lic. Ignacio García Téllez, Secretario de Gobernación. – Presente.

Anexo 2.2 Ley que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México.

418

DECRETO:

“El Congreso de los Estado Unidos Mexicanos, decreta:

LEY QUE CREA LA ADMINISTRACION DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO.

ARTÍCULO 1º - Se crea con el carácter de Corporación pública descentralizada, la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México.

ARTÍCULO 2º- La Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio constituido por:

- a) . – Los bienes expropiados a la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, S.A., mediante Acuerdo Presidencial de 23 de junio de 1937;
- b) . – Las líneas en explotación que pertenecieron a la Sociedad Líneas Férreas de México, S.A. de C.V.;
- c) . – Las líneas en explotación que en el futuro aporte el Gobierno Federal; y
- d) . – Los demás bienes que la Administración adquiera por cualquier título jurídico.

ARTÍCULO 3º- La Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México gozará, con las limitaciones que establece el artículo 9º de las más amplias facultades para administrar su patrimonio y para operar las líneas férreas de su jurisdicción, así como para construir las

⁴¹⁸ “Ley que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México” ... *Op. Cit.*, pp.27-29.

vías y edificios que estime necesarios para ampliar sistemas. Puede a este efecto, celebrar convenios con el Gobierno Federal respecto a las nuevas vías y edificios para el servicio ferrocarrilero, cuando éste determine que se construyan con fondos de la Federación.

Tendrá, asimismo, capacidad la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México para tomar en arrendamiento o administrar en cualquier otra forma líneas y demás propiedades ferrocarrileras diversas de las que le aporta el Gobierno Federal.

ARTÍCULO 4° - La Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México tendrá a su cargo, en los términos de contratos celebrados con las empresas respectivas, la administración del Ferrocarril Interoceánico de México, la del Ferrocarril Mexicano del Sur y del Ferrocarril Oriental Mexicano.

ARTÍCULO 5°- La Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México estará dirigida por un Consejo de Administración, compuesto por siete miembros, debiendo ser designados cuatro de ellos por el Ejecutivo Federal; los otros tres miembros del Consejo serán designados por el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, por conducto de sus Comités Generales Ejecutivo de Vigilancia.

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

Por cada uno de los Consejeros que se designen se nombrará un suplente.

Los miembros del Consejo podrán ser removidos libremente por el Ejecutivo Federal y por el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, según corresponda.

ARTÍCULO 6° - El Presidente de la República designará al Gerente General. El Consejo nombrará a los demás funcionarios y empleados que la institución requiera en los términos que establezca el Contrato Colectivo de Trabajo.

ARTÍCULO 7°- El Gerente General será el representante de la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México y tendrá todas las facultades que conforme a la legislación civil corresponden a un mandatario general, incluyendo la de delegar su representación en la persona o persona que estime conveniente.

ARTÍCULO 8°- El Gerente General tendrá directamente a su cargo la organización, administración, funcionamiento, mejoramiento y, de manera general, cuanto concierna al manejo y explotación de las líneas férreas, así como la adquisición y disposición autorizada de bienes y fondos. Corresponderá también al Gerente, la ejecución de los acuerdos del Consejo, al cual pedirá autorización previa en lo relativo a las siguientes materias:

- a) . – Construcción de nueve líneas o ramales;
- b) . – Contratación de empréstitos, cualquiera que sea su monto;
- c) . – Plan anual de trabajos;
- d) . – Presupuesto de gastos;

- e) . – Otorgamiento de contratos y poderes generales;
- f) . – Pago anticipado de obligaciones;
- g) . – Reglamentación general de los diferentes servicios; y
- h) . – Los demás casos cuya importancia amerite consulta a su juicio.

ARTÍCULO 9º- La Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, necesitará acuerdo expreso del encargado del Poder Ejecutivo Federal, para proceder en las siguientes materias:

- a) . – Construcción de nuevas vías; levantamiento de vías o suspensión de la explotación de ellas.
- b) . – Enajenación o hipoteca de bienes; convenios sobre administración o adquisición de vías de otros Ferrocarriles, o sobre cesión de vías de la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México a otros Ferrocarriles.
- c) . – Contratación de empréstitos;
- d) . – Aumento en caso de imperiosa necesidad del tanto por ciento de los ingresos brutos que se destine a gasto de operación de acuerdo con el artículo 10 de esta Ley.

Las cantidades que se obtengan por la venta de material retirado del servicio se destinarán precisamente a inversiones y mejoras.

ARTÍCULO 10. – La Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México estará obligada a explotar el sistema, de manera que el coeficiente de explotación no exceda del 85% de los ingresos brutos, salvo el caso que se refiere el inciso d) del artículo anterior.

ARTÍCULO 11. – Para los efectos del artículo 10, se entienda por ingresos brutos la cantidad total que obtenga la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, en compensación de los servicios que preste, menos el importe de los impuestos que deba cubrir, el de las primas del seguro del viajero y el recargo del 2.5% en las cuotas de pasajes destinado a la reparación de obras de puertos.

ARTÍCULO 12- El Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, designará dos controladores que tendrán a su cargo la vigilancia de la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México. Los controladores gozarán de las más amplias facultades para examinar la contabilidad, los libros de actas y demás documentación.

ARTÍCULO 13. – La Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México estará sujeta a las obligaciones que conforme a la Ley de Vías Generales de Comunicación, corresponden a las empresas de ferrocarriles. En consecuencia, seguirá trasportando gratuitamente las correspondencias de la primera a la cuarta clase, inclusive, y las de la quinta clase mediante el pago del cincuenta por ciento de las tarifas estrictamente aplicables al público. El mismo cincuenta por ciento de las tarifas aplicables al público cobrará la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México al Gobierno Federal por los servicios que se les presten,

siempre que sean ordenados por las autoridades a que se refiere el artículo 102 de la citada Ley de Vías Generales de Comunicación.

La Franquicia a la que este artículo alude no comprenderá a los servicios que se presten a establecimientos públicos descentralizados del Gobierno Federal, ni a las empresas y organizaciones industriales o comerciales en las que dicho Gobierno tenga intereses.

ARTÍCULO 14. – La Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México no concederá más franquicias de fletes y pasajes que las establecidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y la que por reciprocidad deban concederse a empresas ferrocarrileras.

La violación de este artículo será causa de responsabilidad pecuniaria personal del funcionario que otorgue la franquicia.

ARTÍCULO 15. – Serán inembargables los bienes de la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México que estén afectados directamente a la prestación del servicio público que por esta Ley se le encomienda.

ARTÍCULO 16. – Las controversias en que sea parte la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México serán de la competencia exclusiva de los Tribunales Federales, con excepción de aquellas cuyo conocimiento corresponda a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

ARTÍCULO 17. – La Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México estará sujeta al pago de las contribuciones federales, excepción hecha de los impuestos sobre la Renta, y sobre Herencia, Legados y Donaciones. También se causará el impuesto del Timbre cuando intervengan particulares, pero éstos serán quienes lo cubran.

ARTÍCULO 18. – El personal al servicio de la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, estará sujeto, en sus relaciones con ésta, la Ley Federal del Trabajo y a las disposiciones del Contrato Colectivo de Trabajo.

ARTÍCULO 19. – La Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, será equiparada, para los efectos de Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a las empresas a que se refiere el artículo 3° del propio Reglamento.

ARTÍCULO 20. – Se otorga a la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México la facultad de establecer Agencias Aduanales en los lugares en que ello resulte conveniente para el servicio, con sujeción a todos los requisitos establecidos por las leyes respectivas.

ARTÍCULO 21. – La Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México podrá proveer a la preparación técnica de su personal, dentro de las limitaciones que establezcan las leyes y reglamentos en materia de educación.

ARTÍCULO 22. – La Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México expedirá se Reglamento Interior.

TRANSITORIOS.

ARTÍCULO 1º- Las obligaciones y derechos de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México serán asumidos, íntegramente por la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, que esta Ley crea.

ARTÍCULO 2º- Se deroga la ley que crea la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, promulgada el 23 de abril de 1938, y publicada en el “Diario Oficial” de 30 de abril de 1938, y las disposiciones legales que se opongan a la ley que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México.

ARTÍCULO 3º- Esta Ley entrará en vigor en toda la República el día de su publicación en el “Diario Oficial” de la Federación.

Jesús U. Molina, D.P. – Alfonso Gutiérrez Gurria, S. P. – Juan Gil Preciado, D.S. – Maximino García, S.S. – Rúbricas.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I de artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, promulgo el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, D.F., a los treinta y un días del mes de diciembre de mil novecientos cuarenta. – M. Ávila Camacho. – Rúbrica. – El Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, Jesús de la Garza G. – Rúbrica. – El Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público, Eduardo Suárez. – Rúbrica. – Al C. Lic. Miguel Alemán, Secretario de Gobernación. – Presente.

Anexo 2.3 Número de secciones del STFRM hasta 1948. ⁴¹⁹

- | | | |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| 1. – Acámbaro, Gto. | 13. – Matías Romero, Oax. | 25. – Tierra Blanca, Ver. |
| 2. – Aguascalientes, Ags. | 14. – Mazatlán, Sin. | 26. – Tonalá, Chis. |
| 3. – Apizaco, Tlaxc. | 15. – México, D.F. | 27. – Torreón, Coah. |
| 4. – Cárdenas, S.L.P. | 16. – México, D.F. | 28. – Veracruz, Ver. |
| 5. – Chihuahua, Chih. | 17. – México, D.F. | 29. – Villa Frontera, [Coah.] |
| 6. – Ciudad Madero, Tam. | 18. – México, D.F. | 30. – Nuevo Laredo, Tam. |
| 7. – Durango, Dgo. | 19. – Monterrey, N.L. | 31. – Ciudad Juárez, Chih. |

⁴¹⁹ Telegrama con firma de Jesús Díaz de León, “Telegrama. Todos los Secretarios Locales Secciones:”, 20 de diciembre de 1948 en CEDIF-FSTFRMS21- Caja 4 – Exp.128.

- | | | |
|--------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| 8. – Empalme, Son. | 20. – Orizaba, Ver. | 32. – Campeche, Camp. |
| 9. – Gómez Palacio, Dgo. | 21. – Puebla, Pue. | 33. – Guadalajara, Jal. |
| 10. – Guadalajara, Jal. | 22. – Oaxaca, Oax. | 34. – Tampico, Tam. |
| 11. – Irapuato, Gto. | 23. – Saltillo, Coah. | 35. – Mexicali, B.C. |
| 12. – Jalapa, Ver. | 24. – San Luis Potosí, S.L.P | 36. – Ciudad Victoria, Tam. |

Nota: Para el año de 1950 siguió la expansión monopólica del sindicato por el control de los trabajadores de la industria ferrocarrilera, con la incorporación del Sindicato Ferrocarrilero Peninsular al STFRM, Esto conformó la Sección 37 del sindicato establecida en Mérida, Yucatán.⁴²⁰

Anexo 2.4 Nombramientos de representantes generales del 4 de noviembre de 1948.⁴²¹

Auxiliares de la Secretaría General.

Agustín García – Especialidad de Transportes y Oficinas.

J. Refugio García [Errejón] – Ramas de Fuerza Motriz y Maq. Y Vía y Conexos.

Francisco Schroeder Calderón – Organización, Propaganda y Educación.

Leoncio [Monjaraz] – Finanzas y Estadísticas.

Cuerpo General de Ajustes

<u>Representantes anteriores:</u>	<u>Auxiliares Nombrados:</u>	<u>Especialidades</u>
Juan P. Flores	Jesús G. Pamanos Escobedo	Audidores
Gerardo Cárdenas R.	Jaime León Cacheux	Caldereros
J. Jesús Limón	Abraham G. Mena	Carpinteros

⁴²⁰ Patricio Juárez Lucas, “Los ferrocarriles en el estado de Yucatán: una bibliografía mínima comentada.”, *Boletín Documental, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias*, Nueva Época, año. V, núm. 20, julio-septiembre, 2004. Y “Estatutos del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.”, [Estatutos, Archivo 1 en PDF], 19 de septiembre de 2023. CFCLRL-MODESTATUTOS-20230406-17926-0141-registro 570-exp.10/0061. [Consultado el 3 de enero de 2025].

⁴²¹ Carta de Jesús Díaz de León al Gerente de los FNM Manuel R. Palacios y otros jefes y superintendentes con relación al nombramiento de representantes generales, 4 de noviembre de 1948. CEDIF-FSTFRMS21- Caja 4 – Exp.128.

Bonifacio Sandoval T.	Mariano Victoria G.	Albañiles, Aytes. Aux.
Antonio Martínez C.	Enrique Camacho M.	Carretilleros y Estibadores
David Vargas Bravo	Alfonso Ibarra Navarro	Celadores
Francisco R. Cortés	Luis Fuentes Novoa	Cobrerros
Carlos E. Valenzuela	Fernando A. Cortés	Conductor de Exprés
Nemesio Lazo Rojas	Adelaido Martínez	Conductores Trenes
Nabor Quintanilla	Celerino García Peralta	Despachadores
Fulberto Chavarría T.	José Mendoza	Fogoneros
Pedro Rojas G.	Daniel Villegas Barrera	Forjadores
Juan Colín Padilla	Armando Acevedo Delgado	Garroteros
Agustín Buenrostro	Pedro Gutiérrez	Jefes de Estación
Juan Ramírez D.	Manuel Díaz Gómez	Maquinista
Juan Fco. Martínez	Federico Hidalgo	Mecánicos
Alfonso González	Lucio Meza	Mecánicos
Juan Ochoa Ruiz	Manuel Cruz Reyes	Modelista y Mold.
Antonio Núñez Rojas	Raúl Obregón	Oficinistas Transp.
Othon Monsalvo	Luis de la Torre Uranga	Oficinistas Express
Ezequiel Escartín P.	Leónides Ocampo Lome	Oficinistas Contab. Y Alm.
Eduardo González	Jesús García Cervantes	Patieros
Pedro Ponce Martínez	Gonzalo Coria Garcés	Pintores
Luis Martínez Cárdenas	David Herrera Godínez	Similar de Locomotoras
Manuel I. Ortega	Everardo Espinoza Candelas	Soldadores

Enrique García D.	Eliseo Rodríguez Servín	Telegrafistas
Eutiquio González	José Pérez Franco	Truqueros
José Navarro Carranza	Alfonso Lomelí Ramírez	Vigilantes
Crescencio Calderón G.	Ángel Rojas de la Vega	Vía y Con. (C. de V.)
Juan García Flores	Francisco Piña	Vía y Con. (C. de V.)
Ángel Rodríguez M.	Antonio Juárez Mata	Vía y Con. (C. de V.)
Rafael Martínez O.	Pedro Saldaña	Vía y Con. (C. de V.)
Gregorio Mireles	Honorato Hernández N.	Vía y Con. (C. de V.)
Antíoco Pérez Jaramillo	Antonio Bastida Pichardo	Cía. Pullman y C.D.
Felipe Tenorio Hernández	Antonio Vinay	Cía. Terminal Veracruz
Manuel R. Romero	Gustavo Tinoco	F.C. Mexicano
Miguel Ángel Luque	Joaquín Ballina Vela.	F.C. Mexicano
Isabel Galindo	Pablo Ríos	F.C. Sud-Pacíf. GUAD.
Victor Hernández	Eduardo Soto	F.C. Sud-Pacíf. GUAD.
Manuel Salas Cornejo	Matías Sánchez	F.C. Sud-Pacíf. GUAD.

Comisión Coordinadora de Contratos :

Juan Errejón Alvarez	Oficinista
Francisco Mosqueda	Vocal
J.L. Bugarini	Vocal

Comisión Mixta General de Apelaciones Disciplinarias:

Alejandro Pérez	Oficinista
Alfonso García	Transporte
Jesús Moreno Vivanco	F.M & M.

Jesús Gómez Cobian

Vía y Conexos

Comisión Mixta de Higiene, Seguridad, Hospitales y Servicio Médico:

Presidente: Salvador Vega

Oficinista

Secretario: Francisco Coronado

Conductor

Vocal: Darío Ramos González

Calderero

ANEXO 3. Datos complementarios al capítulo 3.

Anexo 3.1. Lista de algunos nombres de locales rescatados de los testimonios.⁴²²

- [Cantina de Don Elías]- 11 Norte Avenida Reforma y 2 Poniente.
- [Cantina de don Ernesto] – 11 norte, entre 4 y 2 poniente.
- Fonda “Tía Félix”- 13 norte entre 8 y poniente.
- [Negoció sin nombre especificado]- 11 Norte entre Avenida Reforma y 2 poniente.
- Pulquería “Don Memo” – 4 Poniente entre 7 y 9 Norte.
- [Pulquería de la Sra. De Don Jacinto] – Barrio de San Antonio.
- [Tienda de Alfredo González] – Esquina de la 40 Poniente y 9 Norte.
- Tienda “Aquí es Puebla”- 11 norte frente a la rotonda de la estación del Interoceánico.
- Cantina “Cuatecomate” – Esquina de la 11 norte y 6 poniente.
- Pulquería “El durmiente” – Esquina de la 9 norte y 4 poniente
- Cantina “El parque”- 7 Poniente, barrio El Parral.
- Cantina “El semáforo” – 6 Poniente entre 7 y 9 Norte.
- Pulquería “Los gigantes de acero”- Barrio de San Miguelito.
- [Mezcalería] “Los oaxaqueños” - 6 Poniente entre 7 y 9 Norte.
- Pulquería “Los tres ases”- esquina de la 9 sur y 7 poniente.
- “Waikiki” [Cabaret] – 11 norte.
- Cantina “La rielera” – 6 Poniente entre 7 y 9 Norte.
- Cantina “El Venadito” – 8 poniente entre 15 y 13 Norte.
- Cantina “El porvenir”- 8 Poniente y 15 Norte.
- Cantina “La Atómica”- enfrente de “El Porvenir”.

⁴²² Gloria Arminda Tirado Villegas, *Relatos del Interoceánico 2 ...Op. Cit.*, pp. 20-21. Guillermo Campos Ríos, *Relatos del Interoceánico 3...Op. Cit.*, pp. 21, 29-30. Ernesto Hernández Córdoba, *Un tren llamado vida: mi experiencia en Jalapa y Puebla*. Cuadernillos del Museo 4, (México: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1996), pp. 45-46. Y CEDIF-FSTFRMS21-Caja 108- Exp. 6466.

Sobran nombres para encontrar su antigua localización como “La Terminal”, “Chichén Itzá” y “La buena Fe”.⁴²³

Anexo 3.2. Breves notas sobre la Sífilis y la Neurosífilis próximas a las necesidades del presente estudio.

La sífilis es una ETS producida por la bacteria *treponema pallidum*,⁴²⁴ y solo hablando del contexto en el centro de México en la primera mitad del siglo XX era común. Así lo describió Ana Lidia García Peña en su obra *Feminismo y racismo. Los miedos de María Ríos Cárdenas*:

Antes de la penicilina (aproximadamente 1930) la sífilis era una enfermedad que se podía curar solo si se detectaba en sus primeras etapas; en la primera, después del contagio, brotaban los famosos “chancros” o llagas cercanas a las glándulas que rápidamente desaparecían, pero si el paciente no se atendía la enfermedad continuaba avanzando. Después de unos tres meses en promedio, comenzaba el periodo secundario, algunos de los síntomas que manifestaban los infectados eran erupciones cutáneas principalmente en boca y genitales, dolores de cabeza y en articulaciones y huesos, además de algunas neuralgias y perturbaciones nerviosas. [...] no eran tan graves para los enfermos de aquellos curables [...] lo más importante de esa segunda etapa era evitar el paso a la tercera [...] la sífilis terciaria atacaba la médula cerebral ocasionando parálisis y ataxia locomotriz, deformando todos los sentidos e incluso provocando perturbaciones intelectuales y locura.⁴²⁵

⁴²³ Guillermo Campos Ríos, *Relatos del Interoceánico 3... Op. Cit.*, p. 21

⁴²⁴ Ariel O. Antezana, Alejandro N. Antezana y Carlos G. Terán, “Neurosífilis” en *Gaceta médica boliviana*, vol. 40, núm. 1, 2017, p.56

⁴²⁵ Ana Lidia García Peña, *Feminismo y racismo. Los miedos de María Ríos Cárdenas*. (Ciudad de México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2021), pp.69-70 y 72.

Esto podría ser una de las principales descripciones aproximadas en la temporalidad de estudio de la investigación presente, y que se ha perpetuado hasta los años cincuenta en el caso de los ferrocarrileros de la sección 21; aunque a esta sección se esfuerza por comprender la Neurosífilis (NS) como una complicación de la ETS que afecta al sistema nervioso central, puede manifestarse desde los primeros meses de la sífilis hasta décadas después por lo que no debe ser considerada como la parte terciaria de la enfermedad.⁴²⁶ La Neurosífilis también tiene fases y se describen a continuación:

Neurosífilis temprana.

La meningitis asintomática; como su nombre lo indica, no manifiesta ningún síntoma neurológico y su diagnóstico será basado en serología, pleocitosis del líquido cefalorraquídeo (LCR) y [positivo para sífilis] en LCR, estos pacientes generalmente exhibirán otras manifestaciones de la sífilis generalmente secundaria y el hallazgo de inflamación meníngea será accidental.

La meningitis sintomática: se presenta con fiebre, [dolores de cabeza], náusea y vómitos [...] convulsiones, estado confusional, afectación de pares craneales [...] en estados avanzados de la enfermedad sifilítica la inflamación meníngea puede ser más localizada emergiendo de la pirámide y formar granulomas llamados gomas sifilíticas [...] se pueden localizar también en el canal raquídeo [en la columna vertebral] y comprimir la médula espinal o causar compresión local de raíces nerviosas [...] En otros casos de [Neurosífilis] la invasión por treponemas causará una arteritis cerebral llamada neurosífilis meningo-vascular que se manifestará por déficits neurológicos agudos típicos de un evento vascular cerebral (EVC) agudo con hemiparesis, pérdida sensorial del hemicuerpo, afasias, apraxias, etc.

Neurosis tardía

La demencia sifilítica (DS) llamada también demencia parálitica o paresia (debilidad muscular) generalizada se presenta varios años después de la infección del sistema nervioso por *treponema pallidum*. Puede manifestarse inicialmente con defectos mínimos de memoria o atención y progresar a déficits cognitivos más severos como demencia franca, problemas de orientación, confusión solos o en combinación con

⁴²⁶ Ariel O. Antezana, Alejandro N. Antezana y Carlos G. Terán... *Op. Cit.*, p. 56

alteraciones del comportamiento y psiquiátricos como agitación psicomotriz, depresión, delirium, manía, etc.⁴²⁷

La transmisión de la sífilis (como su complicación, Neurosífilis) se da por las prácticas conductas sexuales riesgosas quienes no afectan solamente a los involucrados en dichos actos, sino a portadores de VIH, así como pueden darse casos en neonatos si la madre es positiva en dicha ETS.⁴²⁸

En cuanto a las cuestiones sociales en que podrían utilizarse como un referente al trato de los ferrocarrileros con sífilis, es el del matrimonio (1918) de la enfermera, escritora y feminista María Ríos Cárdenas con Rafael Montes de Oca, prestamista, dueño de créditos hipotecarios e inmobiliaria en el Distrito Federal, un enfermo de sífilis que llegó a la fase terminal próximo a la fecha del fin de su matrimonio en 1928. El supuesto deterioro del matrimonio es la figura pública de María Ríos y el deterioro en la convivencia con su esposo; el descontento de Rafael no solo es por la pérdida de la imagen por ser esposo de una feminista, sino por su enfermedad.⁴²⁹ Consideramos que ninguna de las dos razones es mayor a la otra, ambas parecen ser mal vistas ante una sociedad de la primera mitad del siglo XX mexicano, es el factor de la sífilis como una marca de desprestigio social todavía vigente en los años cuarenta y principios de los cincuenta.

De acuerdo con la Clausula 402 inciso XXIII del Contrato Colectivo, la sífilis (no especificando más) era una enfermedad profesional reconocida dentro de los trabajos de sopladores de vidrio, médicos, enfermeras y mozos de anfiteatro. Aunque no todos quienes portaban la sífilis, se les podía reconocer como una enfermedad profesional, la empresa le

⁴²⁷ *Ibid.* pp. 56-57.

⁴²⁸ Ariel O. Antezana, Alejandro N. Antezana y Carlos G. Terán... *Op. Cit.*, p. 58 y Ana Lidia García Peña... *Op. Cit.*, p. 130 Nota: El ejemplo es cuando García Peña toma en recuento una nota de María Ríos de diciembre de 1929 en el que expone un caso de una niña que nació con sífilis y murió a los 8 años en un experimento de transfusiones sanguínea.

⁴²⁹ Ana Lidia García Peña... *Op. Cit.*, 73-74, 119-120.

brindó atención y tratamiento médico (tanto al ferrocarrilero activo y jubilado como a su familia también), quedando estipulado en la cláusula 308 incisos VI y VII.⁴³⁰

Anexo 3.3. Breves notas sobre reumatología próxima a las necesidades del presente estudio.

Para este anexo se explica a brevedad las posibilidades del tipo de reumas que los ferrocarrileros caldereros Luis Valadez y Gumersindo Ruan padecieron, esclareciendo la ambigüedad en que fueron mencionadas sus enfermedades en sus respectivos expedientes al exponer las características de lo que implica contraer un reuma; y añadido que estas condiciones pudieron presentarse en más casos que desconocemos.⁴³¹

El solo diagnóstico de una artritis o reumatismo en los expedientes representan un diagnóstico aislado e incorrecto. Para describir las enfermedades reumáticas resulta complejo pues son un grupo de más de “200 padecimientos diferentes que tienen en común el cursar con dolor, localizado o generalizado, e inflamación del aparato musculo esquelético; varias de las cuales se acompañan de alteraciones inmunológicas dirigidas contra lo propio (autoinmunidad)”.⁴³²

Por lo menos se identifican cuatro enfermedades reumáticas que pudieron padecer no solo los caldereros Luis Valadez y Gumersindo Ruan sino cualquier otro ferrocarrilero similar a caldereros, talleres u otra área, y que poseen características similares dentro de los factores que detonan dichos reumas: Artritis Reumatoide, la Gota, Osteoartritis y/o algún tipo Reumatismos de tejidos blandos y síndromes dolorosos. Es claro que dentro del Contrato

⁴³⁰ *Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana... Op. Cit.*, pp. 109-110 y 129-131. Nota: para revisar las cláusulas mencionadas Véase Anexo 3.4.

⁴³¹ CEDIF-FSTFRMS21-Caja105- Exp. 6225. Y CEDIF-FSTFRMS21-Caja 51- Exp. 3026. Nota: es la continuación del caso de los ferrocarrileros caldereros con problemas reumáticos, pero implicados en una sección del estudio (anexo) que se centra en explicar a brevedad la descripción aquellas enfermedades reumáticas.

⁴³² Dolores Ramos B. y Francisco Ramos N., “Nomenclatura general y criterios para la clasificación de las enfermedades reumáticas” en José Fernando Molina R. y Javier Molina, *Fundamentos de medicina: Reumatología*, 8va edición (Medellín, Colombia: Fondo Editorial CIB; 2018), p. 45.

Colectivo no se describieron así, no obstante, es relevante dar a conocer las características de estas propuestas para comprender las complicaciones que sufrían los ferrocarrileros por su vida laboral y/o precarizada.

La Artritis Reumatoide es una enfermedad crónica caracterizada por la inflamación de la membrana sinovial y “con tendencia a la destrucción articular”, este recubre la cara interna de las articulaciones diartrodiales. Los factores que producen dicho reuma son el tabaquismo, la presencia de la bacteria *Porphyromonas gingivalis*, obesidad y en caso de posparto y la menopausia en mujeres.⁴³³

La Gota es un tipo de artritis de las más comunes donde se desarrollan depósitos de cristales de urato monosódico en articulaciones como pies, manos, rodillas y codos, generando la sobreproducción de ácido úrico, así como la alteración del estado metabólico. Las causas de la Gota se deben a los malos hábitos alimenticios (consumo desmedido de vísceras, sardinas, truchas, camarones, cangrejos, carnes, levaduras, frijoles, etc.), bebidas azucaradas y consumo desmedido del alcohol.⁴³⁴

La Osteoartritis es un trastorno de metabolismo anormal del tejido articular cuyas consecuencias llevan a la degradación de cartílagos, inflamación articular y/o pérdida de la función articular causada por diversos factores como los reproductivos (en mujeres), obesidad y sobrepeso, deporte e incluso en los trabajos que impliquen la exigencia de fuerza física prolongada y repetitiva en labores asociadas como la agricultura, minería, construcción, carpintero, obrero metalúrgico, etc.⁴³⁵ Pueden incorporarse a los trabajos de los ferrocarrileros que exijan una fuerza de trabajo, particularmente hablando por talleres y trenistas.

⁴³³ Raimon Sanmarti S., Virginia Ruiz-Esquide y José-Esteban-Inciarte-Mundo, “Artritis Reumatoide” en José Fernando Molina R. y Javier Molina, *Fundamentos de medicina: Reumatología*, 8va edición (Medellín, Colombia: Fondo Editorial CIB; 2018), pp. 526-530.

⁴³⁴ Natsuko Paniagua-Díaz, Javier Fernández-Torres, et. al., “La gota, una enfermedad metabólica actual: comorbilidades y nuevas terapias” en *Investigación Discapacidad*, Vol. 10, núm. 3 septiembre-Diciembre 2024. pp. 212-216.

⁴³⁵ Rolando Espinosa Morales, “Osteoartritis”, en Rubén Antonio Gómez Mendoza, Raúl Carrillo Esper, y Olga Lidia Vera Lastra (editores), *Reumatología*, Clínicas Mexicana de Medicina interna, vol. 13, (México: Editorial Alfil, Colegio de Medicina Interna de México, 2023), pp. 51-55.

Los reumatismos de tejidos blandos y síndromes dolorosos son una serie de “entidades del sistema musculoesquelético apendicular”, en la que se identifican por presentar dolor en un área circunscrita a las extremidades, alteran la estructura afectada y sea un ligamento, tendón, o fascia, y es causada por el abuso musculoesquelético en un contexto deportivo, recreativo o de ocupación (entiéndase como laboral). Ejemplos de reumatismo por tensión en los tendones, estrés biomecánico o neuropatía por atrapamiento, producido por largos periodos de flexión o extensión de articulaciones, exposición a vibraciones manuales o el empleo de herramientas manuales son: “Dedo en gatillo” (Tendinopatía flexora digital, por atrapamiento), Tendinopatía de Quervain, Síndrome del túnel de carpo.⁴³⁶

En el Contrato Colectivo de 1952 se da a interpretar que la Artritis es una enfermedad que se emparenta con las Luxaciones: las luxaciones están mencionadas como enfermedades profesionales en la cláusula 402 inciso III (pero como luxaciones y subluxaciones); esta comparte dentro de la cláusula 403 junto con la artritis traumática en la tabla de valuación de incapacidades.⁴³⁷

Anexo 3.4 Contrato Colectivo de Trabajo de 1952 (selección de cláusulas utilizadas).⁴³⁸

Cláusula 10: La Empresa no utilizará los servicios de trabajadores que no sean propuestos por el sindicato [...]

Cláusula 94: No serán motivo de disciplina para los trabajadores:

VI. – La resistencia para trabajar más de una jornada reglamentaria, si la EMPRESA se rehúsa o se ha rehusado a pagar tiempo extraordinario o cualquiera otra retribución que les corresponda, de acuerdo con este Contrato o Ley.

⁴³⁶José Álvarez N. y José E. Navarro Z., “Reumatismo de tejidos blandos” en José Fernando Molina R. y Javier Molina, *Fundamentos de medicina: Reumatología*, 8va edición (Medellín, Colombia: Fondo Editorial CIB; 2018), pp. 1175-1183.

⁴³⁷ *Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana... Op. Cit*, pp. 130-131 y 142. Nota: para revisar las cláusulas mencionadas, Véase Anexo 3.4.

⁴³⁸ *Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana... Op. Cit*.

Cláusula 116: Los trabajadores que, contraviniendo las disposiciones relativas de este Contrato a partir de su vigencia, lleguen a ocupar cualquier puesto, no contarán ningunos derechos y deberán ser relevados por trabajadores miembros del Sindicato que reúnan los requisitos establecidos, siempre que la relación se presente dentro del año siguiente a partir de la fecha en que se cometió la violación.

Cláusula 118: Los derechos de escalafón no podrán utilizarse para remover de sus puestos a quienes los tengan en propiedad, excepto en caso de supresión de puesto, corrida, fusión o reducción de personal, en los que se observan las prevenciones particulares de cada especialidad.

Cláusula 141: Los ascensos de los trabajadores se otorgarán tomando en cuenta se antigüedad escalafonaria, siempre que previamente hayan demostrado su competencia para desempeñar el puesto de que se trata. EMPRESA y SINDICATO reglamentaran, de común acuerdo en cada una de las especialidades, lo relativo a los exámenes previos. El trabajador que acepte un puesto de ascenso y no lo desempeñe satisfactoriamente a juicio de la EMPRESA, previa comprobación aceptada por el Sindicato, volverá a su puesto anterior con todos sus derechos, dentro del tiempo que se reglamente en cada especialidad.

Clausula 168: La EMPRESA se obliga:

III. – En los lugares donde la EMPRESA tenga casas habitaciones de su propiedad, las destinará para uso de los trabajadores, exceptuándose las asignadas a los Oficiales de las Divisiones. La renta que se cobre por este concepto no excederá del medio por ciento mensual del valor catastral de la finca. Las habitaciones que forman parte de los edificios destinados a Oficinas quedarán exentas de pago de renta, así como las que ocupen los trabajadores de vías, vigilantes, cargadores, veladores de máquina y carboneros.

IV. – A proporcionar casas sin costo alguno en los lugares donde las tenga disponibles, a los trabajadores que presten allí sus servicios, siempre que no haya población o que habiéndola no haya habitaciones que puedan arredrar los trabajadores. En los lugares en donde no hay población y que la EMPRESA no tenga casas asignadas para habitación de los trabajadores, las construirá que lo permitan sus posibilidades.

V. – A construir o reconstruir los talleres, casas redondas, oficinas, casas donde presten servicio los trabajadores y las habitaciones, para cumplir con la que a este respecto ordenan la Ley y sus reglamentos, dando preferencia a los lugares considerados [ininteligible].

VI. – A proporcionar a las cuadrillas regulares o ambulantes, casas portátiles o carros campamentos, acondicionados para habitaciones de los trabajadores. Se asignará un carro para cada dos familias o una casa portátil para cada familia. A los trabajadores que no tengan familia, se les asignará una casa portátil para cada cuatro hombres, o un carro para ocho. A las cuadrillas temporales se les proporcionaran casas portátiles, una para cada familia, o para cuatro hombres solos.

VII. – A proporcionar gratuitamente, donde tenga plantas de agua, la suficiente a los cabos y peones de sección, bomberos, vigilantes y cargadores, así como a los trabajadores que ocupen casa habitación propiedad de la EMPRESA. En los lugares en donde tenga servicio de luz eléctrica de su propiedad, o se llegue a establecer, después de cubrir sus necesidades y sin que el servicio se perjudique, se les proporcionará está a los trabajadores, cobrándoles de acuerdo con lo que estipula la tarifa especial que para trabajadores ferrocarrileros expidió el Departamento de la Industria Eléctrica de la Secretaría de la Economía Nacional. La EMPRESA hará por su cuenta las instalaciones respectivas en las casas que ocupen los trabajadores en servicio, cuando sean propiedad de la misma.

VIII. – A instalar baños acondicionados, para uso de los trabajadores en las terminales y Sub-Terminales y en los lugres en donde existan plantas de servicio de agua de su propiedad.

IX. – A preferir, cuando lo permitan sus servicios, a sus trabajadores [de lo que no lo sean], para rentarles terrenos y edificios de su propiedad, salvo los casos en que las personas que traten de arrendar esos terrenos y que sin ser trabajadores de los ferrocarriles, los soliciten para establecer una industria o negocio que fomente en alguna [firma] la industria propia de los ferrocarriles, Pero si los trabajadores constituyen [cooperativas] para explotar cualquiera rama industrial, se les dará preferencia.

Cláusula 169: Las habitaciones y demás servicios a que se refiere este Capítulo, por lo que no han estado pagando renta los trabajadores, la EMPRESA seguirá proporcionándoles sin cobro alguno.

Cláusula 170: Solamente los trabajadores y Oficiales de la EMPRESA que residan en las Terminales y Sub-terminales o en cualquier otro lugar donde presten sus servicios, tienen derecho a ocupar las habitaciones que la EMPRESA tenga asignadas para ellos en el propio lugar.

En las terminales de no residencia, en donde no haya población ni hotel, la EMPRESA proporcionará casas para descanso de las tripulaciones de trenes y hasta donde sea posible, alejadas del ruido.

Cláusula 171: Las habitaciones se asignarán a los trabajadores de acuerdo con el orden en que estos hagan sus solicitudes, llevándose para el efecto un registro de las mismas en la oficina correspondiente. Este registro estará a disposición del SINDICATO cuando tenga que tratar algún asunto relacionado con esta fórmula.

Cláusula 172: Como excepción a la cláusula anterior, los trabajadores que tengan casa propia pueden comprar casas de la EMPRESA, pero solo cuando las solicitudes de los demás trabajadores queden satisfechas.

Cláusula 173: En lo sucesivo no se construirán casas habitaciones en una distancia menor de 250 (doscientos cincuenta) metros de las fosas de combustible, depósitos de lubricantes inflamables, explosivos, carboneras, calderas fijas, y cualquier otro lugar que constituya un peligro para la salud y vida de los trabajadores o sus familiares. Cuando existan casas habitaciones dentro de una distancia menor, se retirarán las fosas o depósitos tan pronto como le sea posible a la EMPRESA o se construirán casas en otros lugares según lo determine la misma.

Cláusula 174: La EMPRESA inspeccionará por lo menos una vez al año y cuando lo soliciten los interesados, los edificios donde presten sus servicios los trabajadores y las casas habitaciones de su propiedad destinadas a los mismos, con objeto de conservarlas en las mejores condiciones e higiene y seguridad.

Cláusula 175: Los carros campamentos serán inspeccionados en su equipo de frenos de aire al pasar por los lugares donde haya reparadores en servicio. Cuando sean movidos por los trenes, se colocarán en el lugar que preste mayor seguridad para su manejo. Al llegar a su destino se colocarán en espuelas “muertas” o en aquellas vías que por su escaso movimiento propicien mayores seguridades

Cláusula 176: La EMPRESA construirá a la mayor brevedad posible casetas para uso de los veladores de las puertas de los patios y estaciones, y las de los guardacruces en los lugares donde no las haya.

Cláusula 177: Los trabajadores que hayan construido casas habitación en terrenos de la EMPRESA, porque esta no se las haya proporcionado no obstante están obligada a ello de

acuerdo con las estipulaciones contractuales, el terreno ocupado por la casa quedará exento de rentas a partir de la vigencia de este Contrato.

Los trabajadores que construyan casas en terrenos de la EMPRESA por no proporcionárselas en términos de este Contrato, recubrirán ellos o sus familiares el importe del [ininteligible] de las mismas, cuando fallezcan o sean destituidos o cuando la EMPRESA por cuestiones del servicio necesita los terrenos donde fueron construídas.

Cláusula 308: La EMPRESA proporcionará gratuitamente a los trabajadores que sufran enfermedades o accidentes profesionales y enfermedades y accidentes no profesionales excepto los casos que se refiere a la cláusula 310:

VI.- En caso de que los trabajadores padezcan enfermedades venéreo-sifilíticas, se les dará atención médica dentro de las horas de servicio fijadas por el Departamento Médico, pero los interesados cubrirán el costo el importe de los medicamentos que se empleen, el que les será descontado en listas de raya, a menos que el paciente proporciones los medicamentos que prescriba el médico de la EMPRESA.

VII.- El tratamiento de los enfermeros de los enfermos sifilíticos, por medio de aparatos especiales de electropirexia, se proporciona con sujeción a las siguientes cuotas, para los trabajadores considerados en servicio y jubilados:

de emolumentos hasta de \$150.00 mensuales, \$1.00 por sesión.

de emolumentos hasta de \$300.00 mensuales, \$2.00 por sesión.

de emolumentos hasta de \$700.00 mensuales, \$4.00 por sesión.

de emolumentos hasta de \$900.00 mensuales, \$8.00 por sesión.

Para los familiares del primer grupo de trabajadores considerados en servicio y jubilados, el doble de las cuotas fijadas para dichos trabajadores y jubilados. Para particulares cuotas convencionales, con sujeción al mínimo de \$10.00 por sesión.

Cláusula 310: Se exceptúan de los beneficios a que se refiere este Capítulo [XXV. Servicio médicos y hospitales], los trabajadores que [ininteligible] incapacitados temporal o definitivamente para el servicio, por suicidio frustrado, alcoholismo agudo, uso de drogas heroicas y riñas si las provocan; en estos casos es [ininteligible] de la EMPRESA dar o no atención médica, pero proporcionará los primeros auxilios mientras peligre la vida.

Cláusula 402: [...] son enfermedades profesionales as siguientes:

- a) Las señaladas en los Incisos I al XVII inclusive de esta cláusula.
- b) Las que sean aplicables al trabajo ferrocarrilero, de las contenidas en los Incisos [XVIII] y siguientes de esta misma cláusula y
- c) Las que en lo futuro determinen las autoridades del Trabajo.

I.- Intoxicaciones:

II.- Saturnismo.

2-Arcnismo.

3- Sulfo-carbonismo.

4 – Petrolismo.

[III]. - Neumoconiosis.

III.- Luxaciones y Sub- luxaciones [ininteligible] del hombro.

IV.- Calambres y “tics” profesionales

V.- Ulcera del estómago o del duodeno en maquinistas y fogoneros y en aquellos otros trabajadores que por la índole de su trabajo las puedan adquirir.

VI.- Artropatías crónicas, traumáticas profesionales, en Conductores y Garroteros y aquellos otros trabajadores que por la índole de su trabajo puedan adquirirlas.

VII.- Edema duro postraumático.

VIII.- Higromas profesionales, cuando produzcan incapacidad funcional.

IX.- Callos profesionales cuando produzcan incapacidad funcional.

X.-Hernia de la sinovial del punto cuando produzca incapacidad profesional.

XI.- Dermatitis y dermatosis profesionales.

XII.- Oftalmia eléctrica, escotomas y cataratas de aquellos trabajadores que por la índole de sus labores puedan adquirirlas.

XIII.- Psicosis traumática.

XIV.- Diabetes traumática.

XV.- *PENDIENTE (Se refiere al paludismo).*

XVI.- Hernia de esfuerzo reincidente que sea consecuencia de un accidente profesional, debido al trabajo desarrollado.

XVII.- *PENDIENTE (Se refiere a parasitosis intestinales).*

XVIII.- Carbón: Curtidores, traperos, cargadores de lana, pastores y peleteros, manipuladores de crin, cerda, cuernos, carne y huesos bovídeo.

XIX.- Muermo: Caballerangos, mozos de cuadra, cuidadores de ganados caballares.

XX.- Angulostimiasis: Mineros, ladrilleros, alfareros, terrenos, jardineros y areneros.

XXI.- Actinomicosis: Panaderos, molineros de trigo, cebada, avena, centeno, campesinos.

XXII.- Leishmaniosis: Chieleros, huleros, vainilleros y leñadores de las regiones tropicales.

XXIII.- Sífilis: Sopladores de Vidrio (accidente primitivo: chancro bucal) Médicos, Enfermeras, mozos de anfiteatro (en las manos).

XXVI.- Influencias de otros agentes físicos en la producción de enfermedades:

HUMEDAD: En los individuos que trabajan en lugares que tengan mucha agua, por ejemplo, en los sembradores de arroz.

EL AIRE COMPRIMIDO Y CONFIADO: En Buzos, mineros, trabajadores en lugares mal ventilados, independientemente de aquellos lugares en donde se producen gases nocivos.

XXVII.- OTRAS ODTALMIAS PRODUCIDAS: Trabajadores en altas temperaturas: Vidrieros, Hojalateros, herreros, etc.

XXVIII.- ESCLEROSIS DEL OIDO MEDIO: Laminadores de cobre, trituradores de minerales.

XXIX.- DEFORMACIONES PROFESIONALES: Zapateros, carpinteros, albañiles.

XXX.- AMONIACO: Trabajadores en la destilación de hulla, en la preparación de abonos para los terrenos de agricultura, letrineros, poceros, mineros, fabricantes de hielos y estampadores.

XXXI.- ACIDO FLOURHIDRICO: Vidrieros, grabadores.

XXXII.- VAPORES CLOROSOS: Preparación de cloruro de calcio, trabajadores en el blanqueo, preparación de ácido clorhídrico, del cloruro, de la sosa.

XXXIII.- ANHITRIDO SULFUROSO: Fabricantes de ácido sulfúrico, tintoreros, papeleros de colorees y estampadores.

XXXIV.- ÓXIDO DE CARBONO: Caldereros, fundidores de minerales y metales (altos hornos) y [ininteligible]

XXXV.- ÁCIDO CARBÓNICO: Los mismos obreros que para el óxido de carbono y, además: [poceros] y letrineros.

[XXXVI]. – MERCURIO, HIDRAGIRISMO: Mineros de las minas de mercurio y además manipuladores del mismo metal.

[XXXVII]. – NITRÓGENO SULFURADO: Mineros, algiberos, albañaleros, los obreros que limpian los hornos y las tuberías industriales, las retortas y los gasómetros, trabajadores en el [ininteligible] del alumbrado y los vinateros.

XXXVIII. – VAPORES NITROSOS: Obreros de las fábricas del ácido nítrico y estampadores.

XXXIX. – ACIDO CIANHÍDRICO: Mineros, fundidores de minerales y etales, fotógrafos, tinteros en azul y fabricantes de la sosa.

L. – ESENCIAS COLORANTES, HIDROCARBUROS: Fabricantes de perfumes.

LI. – CROMATOS Y BICROMATOS ALCALINOS: Los preparadores de colorantes de cromo: en las fábricas de papel pintado; en las fábricas de lápices de colores, las fábricas de tintas y en las tintorerías, en la preparación de cromo y de sus componentes, en la fabricación de [espoletas], explosivos, pólvora, pólvora piroxilada de caza, fósforos suecos, en la industria textil para impermeabilizar los tejidos.

LII. – Cáncer epitelial provocado por la parafina, alquitrán y sustancias análogas.

Cláusula 403: Para los efectos de este Capítulo se conviene en aceptar la siguiente

TABLA DE VALUACIÓN DE INCAPACIDADES

SITEMA ARTICULAR.

LUXACIONES Y ARTRITIS TRAUMÁTICAS

295. – Del hombro.....3%

306. – Del codo.....3%

307. – De la muñeca...2.5%

308. – De la cadera...4.5%

309. – De la rodilla...3%

310. – Del tobillo.....3%

Anexo 3.5. Estadísticas comparativas entre salarios generales y los de ferrocarriles.

El presente anexo entrega una recopilación de datos sobre los salarios de los elementos que trabajan dentro del sistema de los FNM de 1938 a 1944 y de 1949 a 1952 con cifras de salario mínimo general según la entidad federativa, así como el salario por hora según distrito industrial (se estimará la jornada de trabajo multiplicando por 8). La tabla de emolumentos sueldos y salarios en los ferrocarriles están representados por el número total de empleados, y el total de emolumentos destinados al respectivo tipo de personal. Los datos que fueron estimados son el Sueldo Promedio por Empleado (SPpE) y el Promedio de Sueldo por Día (PSPD), estos últimos se dividió el SPpE por los días del año (considerando además que, en 1940, 1944 y 1952 fueron años bisiestos).

Las estadísticas se presentan de 1938 a 1944 separados entre FNM y el Interoceánico, mientras que los datos de 1949 a 1952 es el sistema de los FNM en general:

Empleados, Emolumentos, Sueldos y Salarios de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1938-1944.⁴³⁹

	No. Empleados	Total sueldos	Funcionarios, directores, gerentes y ayudantes			
	Promedio	Emolumentos	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSPD
1938	44773	\$ 80,966,691.00	9	\$ 417,383.00	\$ 46,375.89	\$ 127.06
1939	44241	\$ 94,143,812.00	6	\$ 107,422.00	\$ 17,903.67	\$ 49.05
1940	43377	\$ 102,910,012.00	9	\$ 155,250.00	\$ 17,250.00	\$ 47.13
1941	43414	\$ 106,543,532.00	7	\$ 150,150.00	\$ 21,450.00	\$ 58.77
1942	46938	\$ 121,316,170.00	8	\$ 155,265.00	\$ 19,408.13	\$ 53.17
1943	47807	\$ 137,861,945.00	13	\$ 290,057.00	\$ 22,312.08	\$ 61.13
1944	53036	\$ 175,049,902.00	12	\$ 323,532.00	\$ 26,961.00	\$ 73.66

	Empleados Superiores			
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSPD
1938	361	\$ 2,933,328.00	\$ 8,125.56	\$ 22.26
1939	316	\$ 1,347,630.00	\$ 4,264.65	\$ 11.68
1940	232	\$ 1,267,527.00	\$ 5,463.48	\$ 14.93
1941	259	\$ 1,535,317.00	\$ 5,927.86	\$ 16.24
1942	307	\$ 1,953,919.00	\$ 6,364.56	\$ 17.44
1943	356	\$ 2,505,026.00	\$ 7,036.59	\$ 19.28
1944	392	\$ 2,655,265.00	\$ 6,773.64	\$ 18.51

⁴³⁹ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Estadística de los Ferrocarriles y tranvías de concesión federal correspondiente al año de 1944*, (México, D.F.: SCOP, DFE, OGE, 1946), p. 155.

Empleados Administrativos				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	3067	\$ 8,713,027.00	\$ 2,840.90	\$ 7.78
1939	2639	\$ 13,208,087.00	\$ 5,004.96	\$ 13.71
1940	3452	\$ 15,383,985.00	\$ 4,456.54	\$ 12.18
1941	3474	\$ 14,534,740.00	\$ 4,183.86	\$ 11.46
1942	3812	\$ 15,987,191.00	\$ 4,193.91	\$ 11.49
1943	3920	\$ 18,520,133.00	\$ 4,724.52	\$ 12.94
1944	3801	\$ 22,639,605.00	\$ 5,956.22	\$ 16.27

Empleados y obreros de construcción de vías y edificios				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	290	\$ 252,374.00	\$ 870.26	\$ 2.38
1939	290	\$ 675,529.00	\$ 2,329.41	\$ 6.38
1940	429	\$ 504,139.00	\$ 1,175.15	\$ 3.21
1941	445	\$ 569,824.00	\$ 1,280.50	\$ 3.51
1942	486	\$ 750,445.00	\$ 1,544.13	\$ 4.23
1943	555	\$ 1,808,491.00	\$ 3,258.54	\$ 8.93
1944	3394	\$ 3,672,044.00	\$ 1,081.92	\$ 2.96

Empleados y obreros de conservación de vías y edificios				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	11919	\$ 11,455,027.00	\$ 961.07	\$ 2.63
1939	12547	\$ 13,084,338.00	\$ 1,042.83	\$ 2.86
1940	12320	\$ 14,917,588.00	\$ 1,210.84	\$ 3.31
1941	12081	\$ 15,797,951.00	\$ 1,307.67	\$ 3.58
1942	12244	\$ 16,373,452.00	\$ 1,337.26	\$ 3.66
1943	12325	\$ 18,004,758.00	\$ 1,460.83	\$ 4.00
1944	13116	\$ 32,656,840.00	\$ 2,489.85	\$ 6.80

Empleados y obreros de talleres				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	15031	\$ 24,130,718.00	\$ 1,605.40	\$ 4.40
1939	14277	\$ 23,988,052.00	\$ 1,680.19	\$ 4.60
1940	14359	\$ 32,891,265.00	\$ 2,290.64	\$ 6.26
1941	14386	\$ 33,364,032.00	\$ 2,319.20	\$ 6.35
1942	16168	\$ 39,654,862.00	\$ 2,452.68	\$ 6.72
1943	15998	\$ 42,853,057.00	\$ 2,678.65	\$ 7.34
1944	15476	\$ 54,216,171.00	\$ 3,503.24	\$ 9.57

Empleados de transportes (Trenistas)				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	5133	\$ 16,682,993.00	\$ 3,250.14	\$ 8.90
1939	5396	\$ 20,430,678.00	\$ 3,786.26	\$ 10.37
1940	4790	\$ 19,815,112.00	\$ 4,136.77	\$ 11.30
1941	4861	\$ 22,083,672.00	\$ 4,543.03	\$ 12.45
1942	5698	\$ 26,502,364.00	\$ 4,651.17	\$ 12.74
1943	5673	\$ 28,396,925.00	\$ 5,005.63	\$ 13.71
1944	6781	\$ 30,387,089.00	\$ 4,481.21	\$ 12.24

Empleados de transportes (otros empleados)				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	6453	\$ 12,579,795.00	\$ 1,949.45	\$ 5.34
1939	6206	\$ 16,773,188.00	\$ 2,702.74	\$ 7.40
1940	5951	\$ 14,341,247.00	\$ 2,409.89	\$ 6.58
1941	6184	\$ 15,112,126.00	\$ 2,443.75	\$ 6.70
1942	6830	\$ [15,917,033.00]	N/D	N/D
1943	6412	\$ 18,056,539.00	\$ 2,816.05	\$ 7.72
1944	5972	\$ 20,142,875.00	\$ 3,372.89	\$ 9.22

Empleados no clasificados				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	2510	\$ 3,802,206.00	\$ 1,514.82	\$ 4.15
1939	2564	\$ 4,528,888.00	\$ 1,766.34	\$ 4.84
1940	1835	\$ 3,633,899.00	\$ 1,980.33	\$ 5.41
1941	1717	\$ 3,395,720.00	\$ 1,977.71	\$ 5.42
1942	1835	\$ 4,021,579.00	\$ 2,191.60	\$ 6.00
1943	2555	\$ 7,426,859.00	\$ 2,906.79	\$ 7.96
1944	4092	\$ 8,356,481.00	\$ 2,042.15	\$ 5.58

Empleados, Emolumentos, Sueldos y Salarios de los Ferrocarriles Interoceánico, 1938-1944.⁴⁴⁰

Empleados Superiores				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	19	\$ 146,350.00	\$ 7,702.63	\$ 21.10
1939	20	\$ 247,460.00	\$ 12,373.00	\$ 33.90
1940	23	\$ 257,942.00	\$ 11,214.87	\$ 30.64
1941	23	\$ 281,042.00	\$ 12,219.22	\$ 33.48
1942	23	\$ 428,096.00	\$ 18,612.87	\$ 50.99
1943	23	\$ 587,539.00	\$ 25,545.17	\$ 69.99
1944	23	\$ 881,565.00	\$ 38,328.91	\$ 104.72

Empleados Administrativos				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	145	\$ 457,415.00	\$ 3,154.59	\$ 8.64
1939	145	\$ 481,714.00	\$ 3,322.17	\$ 9.10
1940	148	\$ 499,939.00	\$ 3,377.97	\$ 9.23
1941	148	\$ 553,741.00	\$ 3,741.49	\$ 10.25
1942	148	\$ 699,262.00	\$ 4,724.74	\$ 12.94
1943	148	\$ 890,301.00	\$ 6,015.55	\$ 16.48
1944	148	\$ 1,184,704.00	\$ 8,004.76	\$ 21.87

Empleados y obreros de conservación de vías y edificios				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	1640	\$ 1,652,523.00	\$ 1,007.64	\$ 2.76
1939	1640	\$ 1,652,422.00	\$ 1,007.57	\$ 2.76
1940	1649	\$ 1,758,771.00	\$ 1,066.57	\$ 2.91
1941	1649	\$ 1,888,029.00	\$ 1,144.95	\$ 3.14
1942	1649	\$ 2,244,166.00	\$ 1,360.93	\$ 3.73
1943	1649	\$ 2,114,214.00	\$ 1,282.12	\$ 3.51
1944	1589	\$ 2,834,631.00	\$ 1,783.91	\$ 4.87

⁴⁴⁰ *Ibid.*, p. 157. Nota: En el ferrocarril no hay funcionarios de directores, gerentes y ayudantes, y empleados obreros de construcción de vías y edificios.

Empleados y obreros de talleres				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	1474	\$ 2,614,318.00	\$ 1,773.62	\$ 4.86
1939	1574	\$ 2,636,906.00	\$ 1,675.29	\$ 4.59
1940	1578	\$ 2,806,400.00	\$ 1,778.45	\$ 4.86
1941	1578	\$ 2,855,751.00	\$ 1,809.73	\$ 4.96
1942	1578	\$ 3,004,232.00	\$ 1,903.82	\$ 5.22
1943	1578	\$ 3,398,780.00	\$ 2,153.85	\$ 5.90
1944	1518	\$ 3,894,789.00	\$ 2,565.74	\$ 7.01

Empleados no clasificados				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	551	\$ 599,187.00	\$ 1,087.45	\$ 2.98
1939	551	\$ 599,188.00	\$ 1,087.46	\$ 2.98
1940	563	\$ 608,347.00	\$ 1,080.55	\$ 2.95
1941	563	\$ 609,195.00	\$ 1,082.05	\$ 2.96
1942	563	\$ 753,659.00	\$ 1,338.65	\$ 3.67
1943	563	\$ 1,005,258.00	\$ 1,785.54	\$ 4.89
1944	580	\$ 1,516,285.00	\$ 2,614.28	\$ 7.14

Empleados de transportes (Trenistas)				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	910	\$ 3,359,173.00	\$ 3,691.40	\$ 10.11
1939	910	\$ 3,376,276.00	\$ 3,710.19	\$ 10.16
1940	918	\$ 3,915,523.00	\$ 4,265.28	\$ 11.65
1941	918	\$ 4,017,265.00	\$ 4,376.11	\$ 11.99
1942	918	\$ 4,200,492.00	\$ 4,575.70	\$ 12.54
1943	918	\$ 4,414,752.00	\$ 4,809.10	\$ 13.18
1944	850	\$ 4,825,777.00	\$ 5,677.38	\$ 15.51

Empleados no productivos				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	657	\$ 1,465,474.00	\$ 2,230.55	\$ 6.11
1939	656	\$ 1,460,843.00	\$ 2,226.89	\$ 6.10
1940	659	\$ 1,570,258.00	\$ 2,382.79	\$ 6.51
1941	659	\$ 1,570,258.00	\$ 2,382.79	\$ 6.53
1942	659	\$ 1,712,641.00	\$ 2,598.85	\$ 7.12
1943	659	\$ 994,970.00	\$ 1,509.82	\$ 4.14
1944	598	\$ 1,290,077.00	\$ 2,157.32	\$ 5.89

Empleados de transportes (otros empleados)				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1938	675	\$ 1,746,875.00	\$ 2,587.96	\$ 7.09
1939	657	\$ 1,756,427.00	\$ 2,673.40	\$ 7.32
1940	683	\$ 1,972,400.00	\$ 2,887.85	\$ 7.89
1941	683	\$ 2,006,611.00	\$ 2,937.94	\$ 8.05
1942	683	\$ 2,177,094.00	\$ 3,187.55	\$ 8.73
1943	683	\$ 2,489,843.00	\$ 3,645.45	\$ 9.99
1944	655	\$ 3,060,252.00	\$ 4,672.14	\$ 12.77

Empleados, Emolumentos, Sueldos y Salarios de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1949-1952.⁴⁴¹

	No. Emeleados		Funcionarios, Generentes y Ayudantes			
	Promedio	Total Sueldos	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1949	66320	\$ 363,504,285.00	22	\$ 597,260.00	\$ 27,148.18	\$ 74.38
1950	83528	\$ 395,609,837.00	52	\$ 1,466,031.00	\$ 28,192.90	\$ 77.24
1951	76595	\$ 434,372,088.00	58	\$ 1,698,738.00	\$ 29,288.59	\$ 80.24
1952	62341	\$ 465,755,482.00	80	\$ 2,235,466.00	\$ 27,943.33	\$ 76.35

Empleados superiores				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1949	539	\$ 5,988,210.00	\$ 11,109.85	\$ 30.44
1950	754	\$ 10,302,813.00	\$ 13,664.21	\$ 37.44
1951	711	\$ 11,398,125.00	\$ 16,031.12	\$ 43.92
1952	973	\$ 13,365,439.00	\$ 13,736.32	\$ 37.53

Empleados Administrativos				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1949	4674	\$ 34,636,450.00	\$ 7,410.45	\$ 20.30
1950	6685	\$ 40,542,739.00	\$ 6,064.73	\$ 16.62
1951	6728	\$ 47,666,918.00	\$ 7,084.86	\$ 19.41
1952	5316	\$ 50,552,589.00	\$ 9,509.52	\$ 25.98

Empleados y obreros de construcción-caminos				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1949	4855	\$ 18,843,643.00	\$ 3,881.29	\$ 10.63
1950	4186	\$ 15,726,671.00	\$ 3,756.97	\$ 10.29
1951	5097	\$ 19,069,602.00	\$ 3,741.34	\$ 10.25
1952	4755	\$ 24,324,088.00	\$ 5,115.48	\$ 13.98

Empleados y obreros de conservación de vías y estructuras				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1949	14010	\$ 47,076,939.00	\$ 3,360.24	\$ 9.21
1950	27606	\$ 60,304,355.00	\$ 2,184.47	\$ 5.98
1951	19538	\$ 57,894,698.00	\$ 2,963.18	\$ 8.12
1952	13798	\$ 68,518,972.00	\$ 4,965.86	\$ 13.57

Empleados de conservación de equipo				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1949	20203	\$ 135,647,336.00	\$ 6,714.22	\$ 18.40
1950	21204	\$ 141,429,795.00	\$ 6,669.96	\$ 18.27
1951	20431	\$ 154,922,789.00	\$ 7,582.73	\$ 20.77
1952	19427	\$ 159,922,789.00	\$ 8,231.99	\$ 22.49

Empleados de transportes				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1949	19013	\$ 107,727,823.00	\$ 5,666.01	\$ 15.52
1950	18063	\$ 116,822,461.00	\$ 6,467.50	\$ 17.72
1951	17659	\$ 133,024,102.00	\$ 7,532.94	\$ 20.64
1952	15710	\$ 137,475,615.00	\$ 8,750.83	\$ 23.91

Otros empleados no clasificados				
	N. Empleados	Emolumentos	SPpE	PSpD
1949	3004	\$ 12,986,624.00	\$ 4,323.11	\$ 11.84
1950	4978	\$ 9,014,972.00	\$ 1,810.96	\$ 4.96
1951	6373	\$ 9,069,363.00	\$ 1,423.09	\$ 3.90
1952	2282	\$ 9,360,524.00	\$ 4,101.89	\$ 11.21

⁴⁴¹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Estadística de Ferrocarriles y Tranvías*, (México, D.F.: SCT, Dirección General de Ferrocarriles en Operación, 1958), p.206.

Salario mínimo general del estado de Puebla (Pesos Corrientes)⁴⁴²

Periodo	Salario (pesos)
1938-1939	1.46
1940-1941	1.46
1942-1943	1.46
1944-1945	1.46
1946-1947	2.25
1948-1949	2.72
1950-1951	2.92
1952-1953	4.26

Salario por hora según distrito industrial (Pesos corrientes)⁴⁴³

Año	Promedio General.	Jornada de 8 horas	Distrito Federal	Jornada de 8 horas
1940	0.64	5.12	0.62	4.96
1945	1.02	8.16	1.04	8.32
1950	1.74	13.92	1.8	14.4
1955	2.75	22	2.9	23.2

Salario medio pagado a la semana según distrito industrial (Pesos Corrientes)⁴⁴⁴

Año	Promedio General.	Jornada de 8 horas	Distrito Federal	Jornada de 8 horas
1940	28.47	4.07	28.05	4.01
1945	46.94	6.71	47.88	6.84
1950	81.07	11.58	83.65	11.95
1955	126.88	18.13	133.8	19.11

⁴⁴² Instituto Nacional de Estadística y Geografía, “6. Remuneraciones” [documento PDF], [s.n.p. 33], extracto de *Estadísticas Historias de México 2014*, (México: INEGI, 2015). Nota: Se entiende que el salario mínimo general se expresa por día, en una supuesta jornada de 8 horas.

⁴⁴³ *Ibid.*, [s.n.p. 43].

⁴⁴⁴ *Ibid.*, [s.n.p. 45].

Abreviaturas.

AHMSA: Altos Hornos de México S.A.

AFNM: Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México.

AOCM: Alianza de Obreros y Campesinos de México

AOFNM: Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos.

ALCO: American Locomotives Company.

CANACINTRA: Cámara Nacional de la Industria de la Transformación.

CDOS: Comité de Depuración y Orientación Sindical.

CGOCM: Confederación de Obreros y Campesinos de México.

CGT: Confederación General de Trabajadores.

CNC: Confederación Nacional Campesina.

CNDP: Comité Nacional de Defensa Proletaria.

CROM: Confederación Regional Obrera Mexicana.

CPN: Confederación Proletaria Nacional.

CSUM: Confederación Sindical Unitaria de México.

CTC: Confederación de Transportes y Caminos.

CTAL: Confederación de Trabajadores de América Latina.

CTM: Confederación de Trabajadores de México.

Concarril: Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril.

CUT: Confederación Única de Trabajadores.

FNM: Ferrocarriles Nacionales de México.

FROC: Federación Regional de Obreros y Campesinos.

GM: General Motors

Nafin: Nacional Financiera.

PAN: Partido Acción Nacional.

PEMEX: Petróleos Mexicanos.

PCM: Partido Comunista Mexicano.

PDM: Partido Democrático Mexicano.

PNR: Partido Nacional Revolucionario.

PRAC: Partido Revolucionario Anticomunista.

PRM: Partido de la Revolución Mexicana.

PRI: Partido Revolucionario Institucional.

SCOP: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

STMMSRM: Sindicato de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana.

STARM: Sindicato de Trabajadores Azucareros de la República Mexicana.

STFRM: Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

STPRM: Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana.

STPS: Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

DFE: Departamento de Ferrocarriles en Explotación.

OGE: Oficina de Glosa y Estadística.

UGOCM: Unión General de Obreros y Campesinos de México.

Siglas y acrónimos

CEDIF - Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

CNPPCF – Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

FSTFRMS21- Fondo Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, sección 21.

CFCLRL – Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral.

Archivos consultados.

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral. Repositorio de Información del Registro Laboral. Consultado en <https://repositorio.centrolaboral.gob.mx>

Bibliografías.

- “12 de febrero de 1947, se reconoce a nivel municipal el derecho de las mujeres a votar y ser votadas”.
Gobierno de México, s.f. recuperado de <https://www.gob.mx/inafed/articulos/12-de-febrero-de-1947-se-reconoce-a-nivel-municipal-el-derecho-de-las-mujeres-a-votar-y-ser-votadas>.
- Aboites, Luis y Engracia Loyo. “La construcción del nuevo Estado” en Velázquez García, Erik y otros. (coord.) *Nueva Historia General de México*. México: El Colegio de México, 2010. pp. 595-651. Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México [AFNM]. *Descripción General de las principales propiedades fijas y rodantes del sistema de los Ferrocarriles Nacionales de México (incluyendo los FF.CC's Nacional de Tehuantepec- Veracruz a Alvarado Veracruz al Istmo y Pan-americano) y del sistema del Ferrocarril Interoceánico de México (incluyendo los FF.CC's Mexicano del Sur y Oriental Mexicano)*. México D.F.: AFMN, Departamento de Estadística. 1942.
- Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario “RED FERROVIARIA NACIONAL” [proyección cartográfica], Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, 2024. Recuperado de <https://drive.google.com/file/d/1QR4nyQSa7kQOqFrAap0s0FM-s-xyDOiV/view>
- Aguayo Quezada, Sergio. *La Charola. Una historia de los servicios de inteligencia en México*. México: Grijalbo, Hoja Editorial, Hechos Confiables, 2001.
- Águila, Marco y Jeffrey Bortz. “The Rise of Gangsterism and Charrismo. Labor Violence and the Postrevolutionary Mexican State.” En Will G. Pansters, *Violence, Coercion, and State-Making in Twentieth-Century Mexico. The Other Half of the Centaur* [Versión PDF]. Stanford, California, Estados Unidos: Stanford University Press, 2012, pp. 197-222.
- Aguilar García, Javier. (coord.). *Historia de la CTM 1936-1990. Vol. I*. México: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Instituto de Investigaciones Sociales, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, 1990.
- Agustín, José. *Tragicomedia Mexicana I*. México: Editorial Planeta Mexicana, colección: espejo de México, 1990.
- Alonso, Antonio. *El movimiento ferrocarrilero en México: 1958-1959*. México: Ediciones Era, 1980.
- Álvarez N., José, y José E. Navarro Z. “Reumatismo de tejidos blandos” en Molina R., José Fernando y Javier Molina. *Fundamentos de medicina: Reumatología*, 8va edición, Medellín, Colombia: Fondo Editorial CIB; 2018, pp. 1175-1212.
- Antezana, Ariel O., Alejandro N. Antezana y Carlos G. Terán, “Neurosífilis” en *Gaceta médica boliviana*, vol. 40, núm. 1, 2017, pp. 56-59.
- Best, Gerard M. *Mexican Narrow Gauge*. Berkeley, California, Estados Unidos: Howell- North Books 1968.

- “Biographies of the Secretaries of State: Edward Reilly Stettinius Jr. (1940-1949)”. Office of the Historian. S.f. recuperado de <https://history.state.gov/departmenthistory/people/stettinius-edward-reilly>
- Camp, Roderic Ai. *Los empresarios y la política en México: una visión contemporánea* (traducción de Eduardo L. Suárez). México: Fondo de Cultura Económica, 1990.
- Campa Salazar, Valentín. *El partido comunista y el movimiento obrero mexicano*. Puebla: Universidad Autónoma de Puebla, 1976.
- . *Mi testimonio: experiencias de un comunista mexicano*. México: Ediciones Cultura Popular, 1978.
- Campos Ríos, Guillermo. *Procesos de modernización en los Ferrocarriles Nacionales de México (1970-1993)* [Tesis de Maestría]. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1994.
- . *Relatos del Interoceánico 3*, Lecturas Históricas de Puebla 98, Puebla: Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Comisión de Puebla V Centenario, 1992.
- Carr, Barry. *La izquierda mexicana a través del siglo XX*. México: Era, 1996.
- Castillo, I. “Oficina Telegráfica en Puebla” en *Revista Ferronales*, Tomo 2º, Núm. 10, Octubre de 1931. Colección Ferronales, Biblioteca especializada Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.
- Cedillo, Luciano. “Las luchas ferrocarrileras de 1948-1954” en *Los ferrocarrileros hablan. Cuadernos del CIHMO*. (Año 1, núm. 1. Puebla: Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias, Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero, 1983. pp. 133-140.
- Chacón, Susana. *La relación entre México y Estados Unidos (1940-1955). Entre el conflicto y la cooperación*. México: Fondo de Cultura Económica, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, 2008.
- Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. *Tras las huellas del ferrocarril: guía de fuentes*. México: Horizonte Ferroviario, Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2015.
- Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana*, México, 1952, Colección Torrescano, Biblioteca especializada Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.
- Cordero y Bernal, Rigoberto. *Maximino Ávila Camacho. El ejercicio absoluto... del poder*. México: Fundación para la Libertad de Expresión, 2012.
- Córdova, Arnaldo. *La política de masas del cardenismo*. México: Era, 1974.

- [Couoh] Vázquez, [Domingo]. “Hospital de los Ferrocarriles Nacionales en Puebla” en *Revista Ferronales*, Tomo 2º, Núm. 10, Octubre de 1931. Colección Ferronales, Biblioteca especializada Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.
- Escamilla Trejo, Adrián. “Privatización y reestructuración de la industria de equipos ferroviarios en México (1993-2012): el caso de Concaril-Bombardier”, *Economía Informa*, núm. 395, noviembre-diciembre, 2015, pp. 70-106. Recuperado de <https://www.elsevier.es/es-revista-economia-informa-114-articulo-privatizacion-reestructuracion-industria-equipos-ferroviarios-S018508491500047X>
- Escobar Toledo, Saúl. *El camino obrero. Historia del sindicalismo mexicano, 1907-2017*. México: Fondo de Cultura Económica, 2021.
- Escobedo, José G. (editor). *Tres años de realizaciones ferrocarrileras. Síntesis Gráfica*. México, D.F.: Talleres Gráficos de la Nación, 1950.
- Esparza González, Citlalli. “Sobre la historia del Contrato Colectivo de Trabajo de los FNM” en *Memorias del tercer encuentro de investigadores del ferrocarril*. México: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1996. pp.9-24.
- Espinosa Morales, Rolando. “Osteoartritis”, en Gómez Mendoza, Rubén Antonio, Raúl Carrillo Esper, y Olga Lidia Vera Lastra (editores), *Reumatología*, Clínicas Mexicana de Medicina interna, vol. 13, México: Editorial Alfil, Colegio de Medicina Interna de México, 2023, pp. 51-67.
- Estrada Urroz, Rosalina. *Industrialización y clase obrera en Puebla, 1940-1970*, Lecturas históricas de Puebla 65, Puebla: Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Comisión Puebla V Centenario, 1991.
- *Del telar a la cadena de montaje: La condición obrera en Puebla, 1940-1976*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Dirección General de Fomento Editorial, 1997.
- Ferrocarriles Nacionales de México “Cuadro esquemático de la División de Puebla” en *Horario Número 2. Comienza a regir a las 0h. 1m. del martes 1º de noviembre de 1949. Horario del meridiano 90º. Léase cuidadosamente modificaciones importantes. Únicamente para empleados. Destruyase todos los horarios anteriores*. México: Ferrocarriles Nacionales, octubre de 1949 Colección Pérez Galaz, Biblioteca especializada Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.
- Fuentes Díaz, Vicente. *El problema ferrocarrilero de México*. México: Edición del autor, 1951.
- Gámez, Moisés. “Ferrocarriles para la modernización. Talleres y máquinas diésel en San Luis Potosí, 1950-1960”. *Gremium*, Vol. 5, núm. 10, agosto-diciembre 2018, pp. 91-102. Recuperado de <https://colsan.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1013/873/1/Ferrocarriles%20para%20la%20modernizacion.pdf>
- García Peña, Ana Lidia. *Feminismo y racismo. Los miedos de María Ríos Cárdenas*. Ciudad de México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2021.

- Gill, Mario. *Los Ferrocarrileros*. México: Editorial Extemporáneos, 1977.
- . *La Huelga de Nueva Rosita*. México: Fondo de Cultura Económica, colección Vientos del Pueblo, 2019.
- González Bustillos, José Ariel. *La disputa por el territorio. Movimientos sociales y poder político en Puebla, 1920-1945*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Dirección de Fomento Editorial, 2014.
- González Franco, Alejandro. “La Sucesión Presidencial en 1946” en José Valenzuela, Georgette (coord.). *Candidatos, campañas y elecciones presidenciales en México: de la República Restaurada al México de la alternancia: 1867-2006*. México, D.F.: Instituto de Investigaciones Sociales, 2012, pp.483-506.
- Guajardo Soto, Guillermo A. *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.
- Gutiérrez, Juan. “Las disyuntivas ante el levantamiento de la huelga de 1936” en *Los ferrocarrileros hablan. Cuadernos del CIHMO*. Año 1, núm. 1. Puebla: Puebla: Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias, Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero, 1983. pp.107-116.
- Hernández Camacho, Benjamín, Rodrigo Martínez Baracs, et. al. (Consejo Editorial). *Recuento: crónica y análisis de la lucha obrera, núm.1.*, México: Editorial Macehual, 1979.
- Hernández Córdoba, Ernesto. *Un tren llamado vida: mi experiencia en Jalapa y Puebla*, Cuadernillos del Museo 4. México: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos,1996.
- . “Accidentes, anécdotas y chistes en Xalapa y Puebla” en Museo de los Ferrocarriles Nacionales. *Testimonios Ferrocarrileros*, Cuadernillos del museo 3. Puebla: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1994. pp. 78-83.
- Herson, Matthew J. *N de M. in color*. Estados Unidos: Morning sun books, Inc, Scotch Plains, 2000.
- Hobsbawm, Eric. *Historia del Siglo XX* (14va edición; trad. De Juan Faci, Jordi Ainaud y Carmen Castells). Barcelona: Crítica Editorial, 2010.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. *Estadísticas Historias de México 2014*, México: INEGI, 2015.
- Juárez Lucas, Patricio. “Los ferrocarriles en el estado de Yucatán: una bibliografía mínima comentada.”, *Boletín Documental, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias*, Nueva Época, año. V, núm. 20, julio-septiembre, 2004
- Krauze, Enrique. *La presidencia imperial. Ascenso y caída del sistema político mexicano (1940-1996)*. México: Tusquets, 1997.
- Leyva Piña, Marco Antonio. “Modernización y sindicalización en Ferrocarriles Nacionales de México, 1970-1988” [Tesis de maestría], México: Instituto Mora, 1989. Recuperado de <https://mora.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1018/304>.

- Loaeza, Soledad. "Modernización autoritaria a la sombra de la superpotencia, 1944-1968" en Velázquez García, Erik y otros. (Coord.) *Nueva Historia General de México*. México: El Colegio de México, 2010. pp. 653-698.
- Loaeza, Soledad. "La reforma política de Manuel Ávila Camacho". *Historia Mexicana*, vol. 63, núm. 1 (249), julio-septiembre, 2013, pp.251-358.
- López Pardo, Gustavo. *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México: Ediciones Caballito: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas, 1997.
- Loyola Díaz, Rafael. *El ocaso del radicalismo revolucionario: ferrocarrileros y petroleros, 1938-1947*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales, 1991.
- Madera Martínez, Anselmo. "Una máquina cae al pantano" en Museo de los Ferrocarriles Nacionales. *Testimonios Ferrocarrileros*, Cuadernillos del museo 3. Puebla: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1994. p. 64.
- Marin, Louis. "Poder, representación e imagen". *Prismas, revista de historia intelectual*, Vol. 13, núm. 2, 2009, pp. 135-153.
- Mastretta, Sergio. *El charrazo en el STFRM: para una semblanza de Jesús Díaz de León*. Dirección de Estudios Históricos del INAH, s.f. Colección Torrescano, Biblioteca especializada Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.
- Medina, Luis. *Historia de la Revolución Mexicana. Periodo 1940-1952. Civilismo y modernización del autoritarismo*. México: El Colegio de México, 1979.
- Meyer Cosío, Lorenzo. "Relaciones México-Estados Unidos. Arquitectura y montaje de las pautas de la guerra fría, 1945-1964". *Foro Internacional* 200, núm. 2, vol. 50. 2010. pp. 202-242. Recuperado de https://repositorio.colmex.mx/concern/articles/wd375w99w?utf8=%E2%9C%93&search_field=all_fields&q=RELACIONES+M%C3%89XICO-ESTADOS+UNIDOS.+ARQUITECTURA+Y+MONTAJE+DE+LAS+PAUTAS+DE+LA+GUERRA+FR%C3%8DA%2C+1945-1964
- . "Agenda ciudadana. Las violencias del estado". Recuperado de <https://lorenzomeyercossio.com/wp-content/uploads/2020/10/000330.pdf>
- Mraz, John. "Imágenes ferrocarrileras: una visión poblana", *Lecturas Históricas de Puebla* 59, Puebla: Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Comisión Puebla V Centenario, 1991.
- Niblo, Stephen R. *México en los cuarenta. Modernidad y corrupción* (traducción de Enrique Mercado). México: Océano, 2008.
- Ortiz Hernán, Sergio. *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica. II. La rueda rumorosa*. México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1988.

- Padilla Soto, Jesús. *A los ferrocarriles nacionales se los llevó el tren*. México: Editores de la comunicación, 1979.
- Paniagua-Díaz, Natsuko, Javier Fernández-Torres, et. al., “La gota, una enfermedad metabólica actual: comorbilidades y nuevas terapias” en *Investigación Discapacidad*, Vol. 10, núm. 3 septiembre-Diciembre 2024. pp. 212-216.
- Pérez, Enrique. “Almacén de Puebla” en *Revista Ferronales*, Tomo 2º, Núm. 10, Octubre de 1931. Colección Ferronales, Biblioteca especializada Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.
- Ramos B., Dolores y Francisco Ramos N., “Nomenclatura general y criterios para la clasificación de las enfermedades reumáticas” en Molina R., José Fernando y Javier Molina, *Fundamentos de medicina: Reumatología*, 8va edición, Medellín, Colombia: Fondo Editorial CIB, 2018., pp. 44-80.
- Rivas López, Víctor Gerardo. “Democratización y nihilismo” en Xolocotzin, Ángel, Ricardo Gibu y J. Rodolfo Santander (coord.) *La fragilidad de la política. Ensayos fenomenológicos y hermenéuticos*. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2015, pp. 277- 302.
- Rodea, Marcelo N. *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México (1899-1943)*. México: Edición del Autor, 1944.
- Rodríguez Rivera, Carlos. *Dios y los obreros*. México: Movimiento de Cristianos Comprometidos en las Luchas Populares, 1991.
- Rosa, Harmut. “Aceleración social: consecuencias éticas y políticas de una sociedad de alta velocidad desincronizada”. *Persona y Sociedad*. Vol. XXV/ No. 1/ 2011. pp. 9-49.
- Rovira Torres, Marco Antonio. “La corrupción en México y su relación con los sectores público y privado. El partido alemanista (1946-1952)” en *De la historiografía a la historia cultural. Resultados de investigación*. Manuel Cortés, Amado, Marco Antonio Velázquez Albo, Josefina Manjarrez Rosas y José Carlos Blázquez Espinosa (coord.), pp. 101-128. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2015.
- Rulfo, Juan. *En los ferrocarriles*, España: Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades, Instituto de Investigaciones Filológicas, Instituto de Investigaciones Sociales, Dirección General de Publicaciones y Fomento Editorial, Centro Cultural Universitario Tlatelolco, Fundación Juan Rulfo, Editorial RM, 2014.
- Sanmarti S., Raimon, Virginia Ruiz-Esquide y José-Esteban-Inciarte-Mundo, “Artritis Reumatoide” en José Fernando Molina R. y Javier Molina, *Fundamentos de medicina: Reumatología*, 8va edición, Medellín, Colombia: Fondo Editorial CIB; 2018, pp. 526- 570.
- Sharpe, Jim. “Capítulo 2. Historia desde abajo” en Peter Burke y otros (coordinadores). *Formas de hacer historia*. Madrid: Alianza Editorial, 1993.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas [SCOP]. *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente a los años 1941 y 1942*. México D.F.: SCOP, Departamento de Ferrocarriles en Explotación, Oficina de Glosa y Estadística, 1945.

- *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año de 1943.* México, D.F.: SCOP, Departamento de Ferrocarriles en Explotación, Oficina de Glosa y Estadística, 1946.
- *Estadística de los Ferrocarriles y tranvías de concesión federal correspondiente al año de 1944,* México, D.F.: SCOP, Departamento de Ferrocarriles en Explotación, Oficina de Glosa y Estadística, 1946.
- *Estadística de los ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año de 1948.* México D.F.: SCOP, Departamento de Ferrocarriles en Explotación, Oficina de Glosa y Estadística, 1950.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes [SCT]. *Estadística de Ferrocarriles y Tranvías,* México, D.F.: SCT, Dirección General de Ferrocarriles en Operación, 1958.
- *Estadística de los Ferrocarriles y Tranvías sujetos a la ley de vías generales de comunicación correspondiente al año de 1958.* México, D.F.: SCT, Dirección General de Transporte Terrestre, 1959.
- Secretaría de Gobernación, *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reforma la de 5 de febrero de 1857.* México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1917, Recuperado de <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/legislacion/federal/leyes/1917.pdf>
- Sempat Assadourian, Carlos . *El sistema de la economía colonial: mercado interno, regiones y espacio económico.* Perú: Instituto de Estudios Peruano, 1982.
- “Modos de producción, capitalismo y subdesarrollo en América Latina” en Carlos Sempat Assadourian, Ciro Flamarion Cardoso, Horacio Cifardini, Juan Carlos Garavaglia y Ernesto Laclau. *Modos de Producción en América Latina. Cuadernos de Pasado y Presente,* núm. 40. Córdoba, Argentina: Ediciones Pasado y Presente, 1973. pp. 47-81.
- Sindicato de Trabajadores de la República Mexicana. “Estatutos aprobados por la IV Convención General Extraordinaria”, 1949. Colección Torrescano, Biblioteca especializada Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.
- Spears de López, Andrea. “La capacitación de los ferrocarriles mexicanos: la misión norteamericana 1992-1944”. en *Memorias del tercer encuentro de investigadores del ferrocarril.* México: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1996. pp. 37-54.
- Spears Kirlnand, Andrea. “Podrán trabajar mujeres en cualquier especialidad: en defensa de los derechos laborales de las ferrocarrileras”, *Mirada Ferroviaria* (revista digital), núm. 5, mayo-agosto de 2005, pp. 3-14.
- “Talleres de los Ferrocarriles en Puebla” en *Revista Ferronales,* Tomo 2º, Núm. 10, Octubre de 1931. Colección Ferronales, Biblioteca especializada Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.
- Thompson, Edward Palmer. *La formación histórica de la clase obrera: Inglaterra 1780-1832. 3 vol.* Barcelona: Editorial Laia, 1977.

- Tirado Villegas, Gloria Arminda. *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el Porfiriato*, Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Véllez Pliego”, Dirección de Fomento Editorial, 2007.
- , *Antigua estación del Ferrocarril Interoceánico*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Dirección de Fomento Editorial, Asociación Periodística Síntesis, 1997.
- , *Quiero morir como nací*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1992.
- , *Relatos del Interoceánico 2*. Lecturas Históricas de Puebla 97, Puebla: Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Comisión Puebla V Centenario, 1992.
- “Un archivo sindical: El STFRM, Sección 21”, *Boletín de investigación del movimiento obrero*, año VII, no.11, marzo de 1988, pp.137-140
- , “Las condiciones de trabajo de los ferrocarrileros, 1917-1927: División Puebla” [Tesis de Maestría en Historia]. México: Universidad Autónoma Metropolitana- Unidad Iztapalapa, 1986. Recuperado en <http://tesiuami.izt.uam.mx/uam/asp/am/presentatesis.php?recno=7362&docs=UAM7362.PDF>
- Ulloa, Berta y Joel Hernández Santiago (coord.). *Planes de la Nación Mexicana. Libro Once*. México: Edición del Senado de la República LIII Legislatura, 1987.
- Valencia Islas, Arturo. *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*. México, D.F: Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, El Colegio de México, 2017.
- Velasco, Miguel Ángel. “El surgimiento de la CTM y la Huelga Ferrocarrilera de 1936” en *Los ferrocarrileros hablan. Cuadernos del CIHMO*. Año 1, núm. 1. Puebla: Puebla: Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias, Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero, 1983. pp.117-131.
- Velázquez García, Mario Alberto. *No hay constitución ni leyes que valgan: Los recursos del estado mexicano frente a los movimientos sociales*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Véllez Pliego”, 2017.
- Ventura Rodríguez, María Teresa. *El sindicalismo oficial en Puebla 1938-1952*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Dirección de Fomento Editorial, 2014.
- Vignau Loría, María. “Thompson y la experiencia de clase”, en Modonesi, Massimo, Alfonso García Vela y María Vignau Loría (coordinadores), *El concepto de clase social en la teoría marxista contemporánea*, México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Véllez Pliego”, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Ediciones La Biblioteca, 2017, pp. 49-64.
- Villafuerte, Carlos. *Ferrocarriles*. México, Fondo de Cultura Económica, 1959.

Villanueva Jiménez, Jorge. *Orígenes y Formación del Ferrocarril Central Mexicano*. [Tesis de licenciatura en historia]. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2022.

Villegas Herrera, Alan. *La fundación del pueblo de Oriental y la construcción de su identidad ferrocarrilera 1917-1946* [Tesis de licenciatura en historia]. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2021.

Viveros, Mara. *Luz Gabriela Arango*, Material de lectura, Vindicatas, Pensadoras feministas latinoamericanas, Núm. 4, México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2022.

Yanes, Rizo, Emma. *Vida y muerte de la Fidelita, la novia de Acámbaro: una historia social de la tecnología en los años cuarenta: el caso de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991.

-----*Me matan si no trabajo y si trabajo me matan. Historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México, 1850-1950*. México, D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia, Serie Historia, 2000.

----- *José María López Escamilla “Don Chema”:* Testimonios. Puebla: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Síntesis, Itrans intermodal, 2004.

Hemerografías.

Cámara de Senadores del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, XXXIX legislatura. *Sesión pública ordinaria celebrada el 14 de diciembre de 1945. Diario de los debates*, Año III, Tomo III, número 19. México, D.F., 14 de diciembre de 1945, pp. 1-17. Recuperado de https://www.senado.gob.mx/66/diario_de_los_debates/historico/

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias. Fondo Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, sección 21.

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias. Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

Diario Oficial. Ley que crea la Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles. Diario Oficial, Tomo CVIII, núm. 53. México. 30 de abril de 1938. pp. 1-4. Recuperado de <https://sidof.segob.gob.mx>

Diario Oficial. Ley que crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México. Diario Oficial., Tomo CXXIII, Núm. 46, Sección Cuarta, 31 de diciembre 1940. pp.27-29. Recuperado de <https://sidof.segob.gob.mx>

Diario Oficial. Decreto que reforman los artículos 5º, 6º, 8º y 18 de la ley de 31 de diciembre de 1940, que creó la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México. Diario Oficial, Tomo CXLIII, Núm. 10, Sección Primera, México, 11 de marzo de 1944. pp. 5-6. Recuperado de <https://sidof.segob.gob.mx>

- El Informador. Ayuda de México al triunfo. El Informador*, año XXVI- Tomo XCII, Núm. 8722. Guadalajara. 19 de noviembre de 1942. pp.1-2. Recuperado de <http://hemeroteca.informador.com.mx/>
- El Informador. Critican las proposiciones formuladas a los trenistas. El Informador*, año XXVI- Tomo XCII, Núm. 8734. Guadalajara. 2 de diciembre de 1942. pp.1-2. Recuperado de <http://hemeroteca.informador.com.mx/>
- El Informador. Editorial. El paro ferrocarrilero. El Informador*. Año XXVIII, Tomo C, Núm. 9447, Guadalajara, 16 de noviembre de 1944, p.3.
- El Informador. Terminaron los trabajos de la convención bancaria. Se atacó duramente a los F.C* Año XXVIII, Tomo CII, Núm. 9603. Guadalajara. 22 de abril de 1945. pp.1-2 Recuperado de <http://hemeroteca.informador.com.mx/>
- El Informador. Es del todo insuficiente el equipo de los ferrocarriles. Tal afirmación la hizo ayer el gerente general de los Ferrocarriles Nacionales. Año XXVIII, Tomo CII, Núm. 9666, Guadalajara. 25 de junio de 1945, pp.1-2. Recuperado de <http://hemeroteca.informador.com.mx/>*
- El Informador. Nuevamente fue el fracaso de la unificación ferroviaria, El Informador. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. [9821], Guadalajara, 28 de noviembre de 1945, pp. 1 y 3. Recuperado de <http://hemeroteca.informador.com.mx/>*
- El Informador. En México decrece el problema. Tiende a normalizarse el tránsito ferroviario. Ceden la Fraternidad y la hermandad. El Informador. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. [9831]. (Guadalajara, 8 de diciembre de 1945), pp. 1-2. Recuperado de <http://hemeroteca.informador.com.mx/>*
- El Informador. No hubo ayer trenes a México. La Hermandad está firme en su actitud. No manejará ningún convoy. El sindicato no tiene personal suficiente, ni eficiente, para subsistir al otro. El Informador. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. [9831]. (Guadalajara, 8 de diciembre de 1945), p.1. Recuperado de <http://hemeroteca.informador.com.mx/>*
- El Informador. Sigue en pie el conflicto de los FF.CC. La fraternidad insiste en sus demandas, pero de México informa el gerente de los FF.CC. que un sesenta por ciento de trenistas ha vuelto al trabajo y que el tráfico se normaliza., El Informador. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. 9833. Guadalajara, 10 de diciembre de 1945, pp. 1 y 6. Recuperado de <http://hemeroteca.informador.com.mx/>*
- El Informador. Siguen las dificultades en los ferrocarriles. Hace falta personal ferroviario. No ha podido normalizarse el servicio. - Hay carga detenida con perjuicio a la economía del país. El Informador*, año XXIX, tomo CIV, núm. 9835, Guadalajara, 12 de diciembre de 1945, p.1. Recuperado de <http://hemeroteca.informador.com.mx/>
- El Informador. Ultimátum de la gerencia a los ferrocarrileros rebeldes. O vuelven a sus labores los cesan. Plazo de 48 horas. - oficialmente se dice que ya hay normalidad en varias divisiones.*

- El Informador*. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. 9837. Guadalajara, 14 de diciembre de 1945, pp. 1 y 3. Recuperado de <http://hemeroteca.informador.com.mx/>
- El Informador*. *Tienden a una rápida solución el conflicto de los ferrocarriles. Vuelven rieleros a sus puestos. Están atendiendo, dícese el llamado que les hizo la Gerencia General.* *El Informador*. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. 9839. Guadalajara, 16 de diciembre de 1945, pp. 1-2. Recuperado de <http://hemeroteca.informador.com.mx/>
- El Informador*. *Tendrá preferencia los trenistas sindicalizados.* *El Informador*. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. 9984. Guadalajara, 11 de mayo de 1946. P. 3. Recuperado de <http://hemeroteca.informador.com.mx/>
- El Informador*. *Congestión de la Carga.* *El Informador*, Año XXIX, Tomo CV, núm. 9871 Guadalajara, 17 de enero de 1946, pp.1-2. Recuperado de <http://hemeroteca.informador.com.mx/>
- El Informador*. *Fue Obra de los Comunistas el Criminal Atentado Ferroviario.* *El Informador*, año XXXII, tomo CXIX, núm. 11,147, Guadalajara, 21 de julio de 1949, pp., 1 y 3.
- El Informador*. *Ayala Quintero Niega que Haya Provocado el Choque.* *El Informador*, año XXXIII, tomo CXX, núm. 11,244, Guadalajara, 26 de octubre de 1949, pp. 1-2.
- El Sr. presidente de la República Lic. Miguel Alemán. Trazo de un plan de rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales* [México: Offset. Galas Mex 50, s.f.].
- Ferrocarriles Nacionales de México. “Cuadro esquemático de la División Pacífico” en *Horario Número 15. Comienza a regir a las 0h. Im. del miércoles 13 de febrero de 1952. Horario del meridiano 90°. Léase cuidadosamente modificaciones importantes. Únicamente para empleados. Destruyase todos los horarios anteriores.* [México: Ferrocarriles Nacionales, 1952]. Pérez Galaz, Biblioteca especializada, Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.
- Pilotzi, Julio. *El cacique en el sindicato ferrocarrilero.* *La Razón de México*, nueva época, año 16, número 4799, México, 11 de noviembre de 2024, p.19.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Carta de los ferrocarriles Interoceánico y Mexicano.* México: SCOP, Sección de Cartografía y Dibujo, siglo XX. Recuperado de <https://mapoteca.siap.gob.mx/chis-aas-m53-v3-0044/>
- Trejo, Fernando y Fidel Tavares. *"Fraternidad de Trenistas Ferrocarrileros Mexicanos" "Unión Mexicana de Hermanos Caldereros, Ayudantes y Similares".* *El Informador*. Año XXIX, Tomo CIV, Núm. 9984. Guadalajara, 11 de mayo de 1946, p. 8.

Imágenes.

Imagen 1: Matthew J. Herson. “Locomotora diésel ALCO 5002”, *N de M. in color.* (Estados Unidos: Morning sun books, Inc, Scotch Plains, 2000). P. 25. Biblioteca Especializada, CNPPCF, CEDIF.54

Imagen 2: “Locomotora diésel 5600 de Ferrocarriles Nacionales de México en el patio de una estación”, ca. 1950. Colección Donaciones al Cedif. Secretaria de Cultura, CNPPCF, CEDIF.....	55
Imagen 3: Varios 11. “Grupo de trabajadores de la construcción del nuevo puente sobre el río Suchiate, el día de la inauguración, 9 de noviembre de 1942”. Chiapas, México. Fondo FNM, Sección de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.....	61
Imagen 4: “Luis Gómez Zepeda, ex director general de FNM y ex secretario general del STFRM”, ca. 1980. México. Fondo FNM, sección Revista Ferronales. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.....	131
Imagen 5: “Recibimiento de campesinos y miembros del STFRM, congregados para apoyar a Adolfo Ruiz Cortines en la estación Morelia, Michoacán, México”, ca. 1952. Fondo FNM, sección Revista Ferronales. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.....	133
Imagen 6: “Trabajadores en el patio de talleres del Ferrocarril Interoceánico”, Puebla, Puebla, México, ca. 1955. Colección Donaciones al Cedif. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.....	142
Imagen 7: “Estación del ferrocarril Interoceánico 1918 (Circa), Fotografía propiedad de Carlos Eduardo Benítez. recuperado de Gloria Arminda Tirado Villegas, <i>Antigua Estación del Ferrocarril Interoceánico...</i> , <i>Op. cit.</i> [s.n.p. 28].....	145
Imagen 8: “Fachada del Hospital de los Ferrocarriles Nacionales en la ciudad de Puebla, Pue.” <i>Revista Ferronales</i> , Tomo VI, Núm. 8, agosto de 1935, p. 18. Colección Ferronales, Biblioteca especializada Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.....	151
Imagen 9: “Viejos vagones de tren que sirven como vivienda a familias ferrocarrileras”, circa. 1955-1958. Foto por Guillermo. Archivo Guillermo Treviño recuperado de John Mraz, <i>“Imágenes ferrocarrileras: una visión poblana” ... Op. Cit.</i> , [s-n.p. 7].....	155
Imagen 10: “Mujer lavando ropa junto a la vía ferroviaria”, <i>circa</i> , 1955-1958. Foto de Guillermo Treviño. Archivo de Guillermo Treviño recuperado de John Mraz, <i>“Imágenes ferrocarrileras: una visión poblana” ... Op. Cit.</i> , [s-n.p. 9].....	156
Imagen 11: Imagen de autoría propia [“Pera” expuesta en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos].....	187
Imagen 12: “El cortejo fúnebre de Pacheco parado frente al interoceánico mientras los silbatos de los trenes ofrecen sus últimos respetos”, 1947. Archivo Guillermo Treviño. Recuperado de John Mraz, <i>“Imágenes ferrocarrileras: una visión poblana” ... Op. Cit.</i> , [s.n.p. 18].....	189
Imagen 13: [Panfleto exhortando la asistencia de ferrocarrileros a un mitin el 31 de octubre de 1948], CEDIF-FSTFRMS21-Caja 4- Exp. 127.....	190
Imagen 14: Imagen de autoría propia, [Comparación de anchos de vía en vía de tres rieles, 1435mm y 914 mm].....	216
Imagen 15: Imagen de autoría propia, [Comparación de anchos de vía desde otra perspectiva]....	216

Imagen 16: Imagen de autoría propia, [locomotora diésel de vía angosta, N de M 5427].....217

Filmografía [o documentales]

Mójica Madrigal, Oscar Ariel, Sergio Chávez y Areli Veloz Contreras. *Braceros: de retaguardia productiva a olvidados* [documental; Traducción de Aylín Díaz]. Edición de Alberto Gonzáles Ceja y Oscar Ariel Mójica Madrigal: 2018, [49:05 minutos].

Mraz, John. *Hechos sobre rieles. Una historia de los ferrocarrileros mexicanos.* [documental]. Edición de Eduardo Pérez García, Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero [CIHMO], Comité de Festejos del Cincuentenario de la UAP, Imevisión Puebla, Programa Nacional de Estudios Superiores (SEP): 1987, [38:55 minutos].

Redes Sociales

Vega, Emmanuel de la. “La máquina del tiempo nos lleva ahora al 6 de mayo de 1968, en la zona cercana a la Ignacio Romero...” [Publicación en grupo Puebla Antigua], Facebook, 4 de junio de 2025. Recuperado de <https://www.facebook.com/groups/puebla.antigua/permalink/23946806728246804>