
El surgimiento del sindicato de trabajadores ferrocarrileros en México

Ingrid Ebergenyi

El sindicalismo ferrocarrilero es, en tanto parte del movimiento obrero mexicano en las tres primeras décadas de este siglo, al mismo tiempo, un tema tanto para la investigación histórica, como para la reflexión política. Los procesos de organización colectiva de los ferrocarrileros mexicanos, así como la historia de sus conflictos más importantes, han sido objeto de estudio de varios trabajos, a partir de los cuales es posible extraer solamente las líneas más generales y aparentes de sus términos.¹

La organización de los ferrocarrileros mexicanos aparece en sus inicios bajo la forma de agrupaciones “gremiales” (o de oficio), copiadas de las norteamericanas. Algunas de estas organizaciones, concretamente aquellas que agruparon a trenistas y a despachadores, realizaron el movimiento llamado de “mexicanización” de los Ferrocarriles Nacionales de México, entre 1909 y 1914.² El movimiento revolucionario aunque involucró estrechamente a los ferrocarrileros (más a unos que a otros, dependiendo de su papel en el proceso general de operación del sistema), trajo como consecuencia la desestructuración temporal de las organizaciones gremiales.³ Durante la década de los años veinte, estas organizaciones iniciaron un “anhelado” proceso de unificación a través de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras (CSF), surgida como resultado del Pri-

mer Congreso Ferrocarrilero en 1921, y transformada en la Confederación de Transportes y Comunicaciones (CTC) en 1926, que culmina, según la interpretación existente, en la formación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, “el primer sindicato nacional de industria de América Latina”.⁴

Los conflictos más importantes protagonizados por los ferrocarrileros antes de la revolución fueron: las huelgas de la Unión de Mecánicos, una en 1906 y la otra en 1912, y la de La Gran Liga de Empleados del Ferrocarril en 1908. Después del movimiento armado destacan: la huelga por el reconocimiento de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras en 1921, la huelga de Mecánicos y la de la Confederación de Transportes y Comunicaciones en 1926-27, ambas en contra de Ferrocarriles Nacionales de México, la huelga de 1929 contra el Ferrocarril Mexicano y la de 1932 contra el Ferrocarril Sudpacífico, las dos últimas resueltas por arbitraje de los presidentes Portes Gil y Ortiz Rubio de manera favorable a los trabajadores.⁵

Durante la década de los veinte, en la que tuvieron lugar los procesos más sustanciales que dieron origen al sindicato único, el sindicalismo ferrocarrilero aparece como una corriente distinta de la organización obrera. Se distingue por su autonomía tanto frente al obrerismo “reformista”

de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) y de su líder Luis N. Morones (Secretario de Industria y Comercio durante el callismo), como también frente a los “revolucionarios” rojos, anarquistas y comunistas. Se les llamaba “sindicalistas”⁶ a secas y también se les conocía como “aristocracia obrera”;⁷ además, tenían la reputación de percibir los salarios más altos entre los diferentes sectores de la industria. Los ferrocarrileros, después de la CROM y la CGT, eran la tercera fuerza dentro de las organizaciones obreras. Los conflictos que protagonizaron, lo mismo que la formación del primer sindicato nacional de industria, son pilares de la mística del movimiento obrero mexicano.

La revisión de la bibliografía y los primeros pasos en la investigación documental, nos proporcionaron, en términos generales, más preguntas que respuestas. Fue necesario, entonces, jerarquizar estas preguntas partiendo de tres áreas de interés básicas: a) El interés de la expresión colectiva organizada, y, en este sentido, política, de los trabajadores ferrocarrileros; b) el contexto de la “institucionalización” posrevolucionaria como eje central de la reflexión; c) la referencia, o conexión, con la condición actual del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), y por lo tanto, la búsqueda de una o varias explicaciones de lo que sí sucedió o permaneció en el desarrollo de la organización sindical ferrocarrilera.⁸

A continuación intentaremos exponer brevemente algunos de los resultados de nuestro trabajo de investigación. Este trabajo, en una primera fase, se orientó a tratar de esclarecer el contexto laboral estructural de los trabajadores ferrocarrileros mexicanos —inevitablemente anclado en un momento histórico y un espacio geográfico concreto. Este contexto involucró necesariamente, por un lado, la situación de las empresas ferrocarrileras en México y, en consecuencia, la valoración del papel de la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México; por otro lado, la comprensión de los términos del

trabajo en un sistema ferrocarrilero, en este caso, Ferrocarriles Nacionales de México en 1925. Esta primera fase de nuestra investigación dio como resultado un catálogo primario de utilidad para orientar el trabajo posterior. Su contenido ofrece una serie de instrumentos, y algunas conclusiones, también primarias, de las cuales señalaremos las que nos parecen más importantes.

Por lo que respecta a la situación de las empresas ferrocarrileras, destaca el papel de Ferrocarriles Nacionales de México. Esta empresa surge como resultado de una fusión de varias empresas extranjeras en 1908; pero anexiones posteriores (de líneas en el sur que ya eran propiedad del gobierno mexicano) la convierten en una unidad de administración y operación que, más adelante, llega a abarcar el 80% de las líneas en todo el país, con un promedio de 30 a 40 mil obreros a su servicio. El patrón es el gobierno mexicano: es no sólo poseedor de la mayoría de las acciones, sino el administrador directo (por incautación) de la empresa entre 1915 y 1925.⁹ La presencia de FNM es significativa cuando menos en los siguientes aspectos fundamentales.

1) Por sus dimensiones. No existe otra unidad tan grande en operación en ningún otro sector de la industria. La necesidad de racionalizar su movimiento operativo obligó a la empresa a buscar la formalización de las relaciones de trabajo desde tiempos muy tempranos.¹⁰ De este modo, el Reglamento de Trabajo de 1925 es una especie de contrato colectivo muy detallado de todos los aspectos de las relaciones laborales, salarios, indemnizaciones, horarios, escalafones, jubilaciones, etc. En este mismo sentido las dimensiones de la empresa influyen en la formación de representantes sindicales profesionalizados para la solución de los conflictos laborales, conocidos en el medio como “comités de ajustes” por especialidad, presentes ya en las organizaciones ferrocarrileras desde antes de la Revolución y que permanecen hasta nuestros días. Por el tamaño de la empresa, ésta no propicia la aparición de “líderes” sino de “negociadores”. Esto explica en

parte la presencia de las poderosas dirigencias sindicales de la CTC que anteceden al surgimiento del sindicato. Finalmente, es aquí, en esta empresa, donde tuvieron lugar los procesos principales que llevaron a la formación del STFRM. Un indicador, en este sentido, es que de los 35 mil socios con los que se funda el STFRM, unos 30 mil eran trabajadores de Ferrocarriles Nacionales.

2) Por su funcionamiento centralizado. Ferrocarriles Nacionales de México era una empresa organizada, para su administración, por departamentos —aunque su operación exigía también la organización divisional.¹¹ Sin embargo, la toma de decisiones administrativas se daba en la ciudad de México. Esta centralización, en conflicto con la racionalidad económica de la empresa, coincidía, en cambio, con la tendencia de los poderes políticos federales —sobre todo en la década de

los veinte—, influyendo en la organización colectiva de los trabajadores que, durante esos años, vio aparecer la “dictadura” de los presidentes de las organizaciones gremiales —los Gobiernos Generales. Estos tenían su asiento en la ciudad de México, así las negociaciones las realizaban con las direcciones generales —centrales— de la empresa y/o con los funcionarios públicos federales y, en muchos casos, directamente con el presidente de la República.

3) Si por la naturaleza del sector y su importancia económica y política, los ferrocarriles y sus trabajadores son, de por sí, objeto de la injerencia y la atención de los poderes públicos,¹² en el caso de FNM, es necesario destacar lo (casi) obvio: los trabajadores de FNM siempre se encontraron adscritos al proyecto de centralización o “federalización” del poder. Los ferrocarrileros, durante



El ferrocarril, a principios del siglo XX, fue uno de los medios de comunicación más importantes del país.
(Fotografía de Rebeca Monroy).

el conflicto armado y las subsecuentes rebeliones que tuvieron lugar en la década posrevolucionaria, se vieron envueltos en situaciones ajenas a su voluntad, en última instancia las líneas férreas eran parte de los territorios ocupados junto con sus respectivos trenes y tripulaciones, estaciones, etc.;¹³ sin embargo, en cuanto a su condición laboral y más allá de lealtades y aficiones, los ferrocarrileros de FNM, como la empresa misma, fueron instrumentos del poder federal. Esto los colocaba en una posición afín a la de la CROM y organizaciones afiliadas a ella en un periodo en el que la vida política nacional estuvo marcada precisamente por la pugna entre el poder federal en construcción y los antiguos y nuevos poderes políticos regionales.

El análisis de las categorías del trabajo en el sistema ferrocarrilero en 1925 proporciona algunas conclusiones primarias que son, en resumen, las siguientes:

a) Determinada por el peculiar funcionamiento de un sistema como el ferroviario se da una diferencia enorme entre los tipos de calificación, salarios y condiciones generales de trabajo. Esto lleva, en primer lugar, a descartar el concepto de los “ferrocarrileros” como un grupo homogéneo, si es que uno desea comprender cabalmente sus procesos de organización.¹⁴

b) La diferencia en salarios y condiciones de trabajo permite distinguir, por encima de las diferencias por especialidad o “gremiales”, dos grupos de trabajadores. Se les puede llamar, y así los designa un instructivo de pases para auditores de trenes, trabajadores de “primera” y de “segunda”. Entre los últimos se encuentran los de menor calificación, ingresos, etc. y constituyen por mucho, la mayoría numérica.¹⁵

c) El análisis de las categorías del trabajo que integran cada una de las organizaciones por “oficio” que se fusionaron en el STFRM cuestiona radicalmente la interpretación existente. En algunos casos, como entre los talleristas, las organizaciones reflejaban realmente una estructura gremial: obreros, hojalateros, pintores, carpinteros,

mecánicos, todos ellos se organizaron independientemente. En otros casos, como en el de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, no se trató de la agrupación de ningún “gremio” como tal; formaban parte de la Alianza: enfermeras, inspectores, oficinistas, etc. Esta funcionaba más bien como una corporación: ser socio de ella garantizaba tanto la entrada a los escalafones como las condiciones de trabajo de los “oficinistas”. Los trabajadores de vía, agrupados en la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía, no pertenecían a ninguna “especialidad”, sino que la organización integraba a todos los trabajadores del departamento —entonces “departamental” y no gremial— con calificaciones diferentes y de diferentes grados.

Estas consideraciones sugieren tanto la inoperancia del concepto “los ferrocarrileros” como el cuestionamiento de “pugnas intergremiales”, donde cada organización defiende sus intereses, en abstracto, todas en el mismo nivel. El hecho es, y la historia lo confirma, que algunas de las organizaciones eran notablemente más poderosas que otras en términos de su fuerza de negociación con la empresa y con el estado. Esto tiene más de una explicación. Se puede considerar la posición estratégica de cada uno de los grupos en el funcionamiento global de la empresa. En este sentido, los despachadores, por ejemplo, pueden detener inmediatamente el flujo de los trenes. Lo mismo puede ocurrir con los telegrafistas, trenistas, maquinistas y conductores. Se puede pensar también en la importancia numérica de la agrupación: de ahí la diferencia en fuerza entre las organizaciones de talleres, que fraccionan a un personal igualmente numeroso, y la de vía, que es una sola y agrupa a una gran cantidad de trabajadores.¹⁶

Partiendo de estas primeras líneas indicadoras nos ocupamos a continuación en reconstruir los procesos que consideramos determinantes en el surgimiento del STFRM. En esta parte del trabajo escogimos como límites cronológicos los años 1928 y 1936. El primero de ellos está marcado, desde el punto de vista interno, por la derrota de

la huelga de mecánicos y de la CTC y el inicio de una nueva dinámica entre las organizaciones ferrocarrileras. El segundo es el de la huelga del STFRM contra Ferrocarriles Nacionales de México, declarada inexistente por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje antes de su estallamiento y levantada inmediatamente. Esta fue, sin embargo, la primera vez en la historia de su organización que todos los trabajadores de Nacionales actuaron conjuntamente en un movimiento. La resolución del mismo marca también los límites y el alcance de este sindicalismo, ya entonces claramente dependiente de la legalidad obrera sancionada por el estado.

Entre 1926 y 1936, tuvieron lugar una serie de hechos que relacionan a la organización ferrocarrilera y su desarrollo con diferentes procesos sociales y políticos en una situación económica drásticamente señalada por las repercusiones del "crack" mundial de 1929-32; para los ferrocarrileros fue una etapa crucial por la particular situación económica de Ferrocarriles Nacionales de México, entonces en manos privadas. A continuación haremos una enumeración de temas, que son como las partes de un rompecabezas que deben proporcionar una imagen más o menos completa, susceptible de un análisis final, del que esbozaremos las líneas más generales.

1. La situación de Ferrocarriles Nacionales de México. El funcionamiento de Ferrocarriles Nacionales acusa deficiencias críticas que tienen que ver fundamentalmente con: el centralismo administrativo que ya se mencionó, la injerencia de intereses políticos en la designación de funcionarios, mal funcionamiento y corrupción en los departamentos de compras y exceso de personal: 45, 000 trabajadores en 1929 frente a 30, 000 al inicio de la década.¹⁷ Este exceso de personal se observa sobre todo en las áreas de talleres y entre los trenistas, quienes además, según Coverdale y Colpitts, perciben salarios demasiado altos aun en comparación con sus equivalentes entre los norteamericanos. En los años que nos ocupan el gerente Javier Sánchez Mejorada intentó llevar a cabo

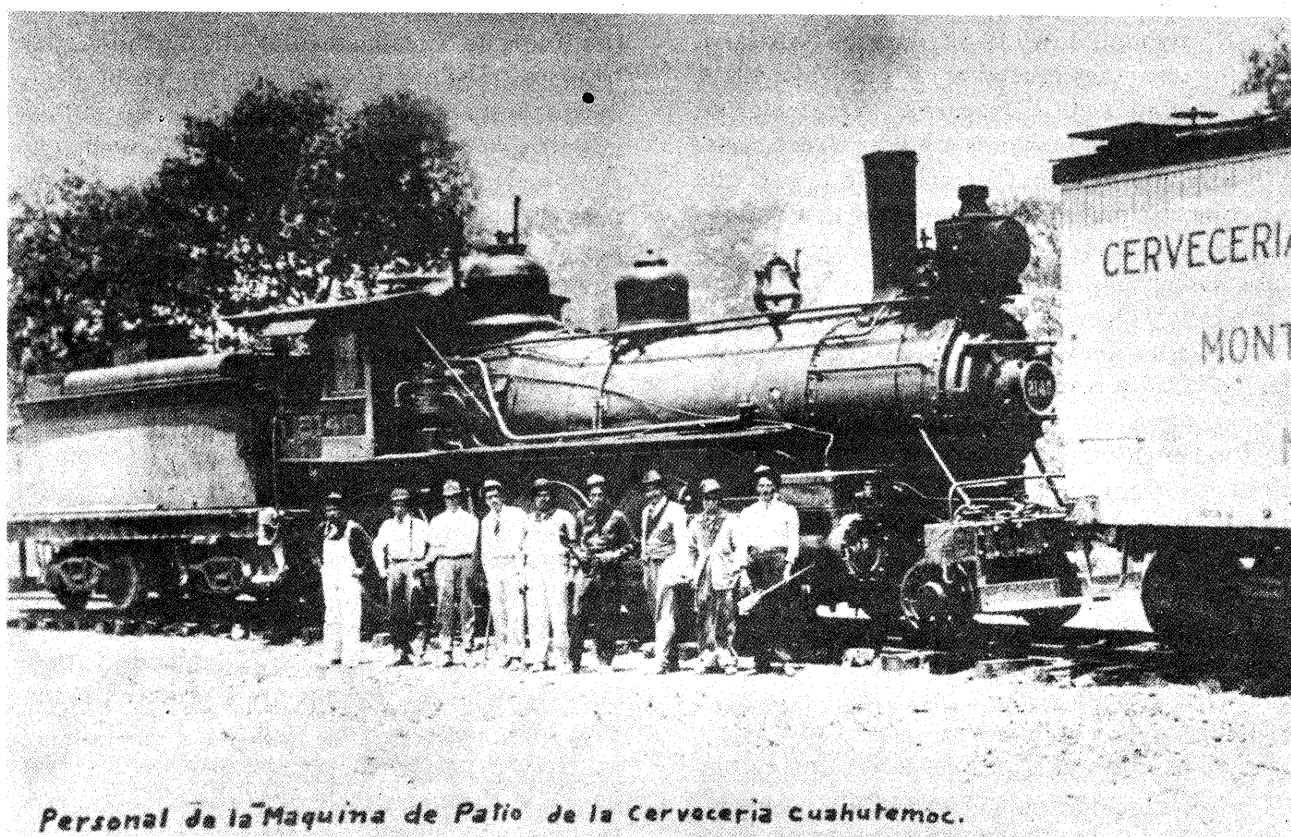
la "reorganización" de la empresa a través de diversas medidas sugeridas por la comisión de eficiencia presidida por el expresidente Plutarco Elías Calles. A pesar de los intentos de la CTC para evitar el despido de 11 mil trabajadores entre 1929 y 1931, esto tuvo lugar de cualquier modo.¹⁸ Cuando subió a la presidencia Abelardo Rodríguez sustituyó a Sánchez Mejorada por Mariano Cabrera, un gerente más apreciado por los trabajadores (o por los dirigentes sindicales cuando menos), entonces el movimiento de reorganización se detuvo y el personal volvió a aumentar. Esta situación debe ser incorporada en el análisis de movimientos posteriores, incluyendo el de 58-59.¹⁹

2. La situación de las otras empresas ferrocarrileras en el contexto de la crisis. Los dos movimientos que se dieron en 1929 y 1932 contra las dos empresas privadas más importantes de esos años (las líneas de Yucatán seguían una dinámica aparte y sus trabajadores no se incorporarían al sindicato hasta mucho más tarde) fueron por los intentos de las empresas por reajustar, en mucho menor medida que en el caso de Nacionales, su personal, a la vista del descenso en las operaciones. Es indudable que los ingresos de los ferrocarriles disminuyeron ininterrumpidamente entre 1929 y 1932 para de aquí comenzar el movimiento de recuperación. Los arbitrajes presidenciales demuestran una actitud totalmente distinta por parte del gobierno frente a estas empresas privadas que frente a Nacionales; y la CTC, como representante de los ferrocarrileros, se anota dos —dudosos— triunfos, al mismo tiempo que se muestra impotente frente al reajuste masivo en Nacionales.

3. La situación de la CTC. La derrota de la huelga de 1926-27 significó el debilitamiento de la Confederación. En algunas secciones, las más afectadas, como Tierra Blanca y Puebla, la organización prácticamente desapareció. Sin embargo, la recuperación se dio y la CTC continuó funcionando cuando menos en el nivel de sus representaciones en la ciudad de México, agru-

pando, en general, a las organizaciones que se habían aglutinado en la CSF en 1921 y que serían también, prácticamente, las que participarían en el IV Congreso Ferrocarrilero que daría origen al STFRM. Aunque tal vez sea una explicación demasiado fácil, parece claro que la CTC inicia su recuperación al mismo tiempo y por razón del desmoronamiento de la CROM, y, sobre todo, con la remoción del ministro Morones, quien durante su gestión había derrotado consecutivamente a las organizaciones conferadas. A partir de 1928, los dirigentes o representantes de las diferentes especialidades o, mejor dicho, de las especialidades “importantes” —la Alianza, la Mutualista (despachadores y telegrafistas) y de la CTC en general— comenzaron a formar parte de las Juntas Federales de Conciliación y Arbitraje, y a realizar

su gestión prudente y legalista, agriamente criticada por *El Machete Ilegal*.²⁰ Tal vez lo más importante en este punto sea señalar la existencia de una poderosa cúpula de dirigentes: los Gobiernos Generales o el conjunto de presidentes de las organizaciones, y aun en el interior de este grupo, la existencia de otro más pequeño y más destacado, integrado por: Salvador Romero, Gudelio Morales, Pedro Soto Moreno, Luis G. Segura y otros. Los Gobiernos Generales aparecen, en conflicto con las “fuerzas democráticas”, durante el movimiento de 26-27. Estos personajes, verdaderos dirigentes estrictamente sindicalistas, serían el núcleo promotor del IV Congreso y mantuvieron su poder aún después del surgimiento del STFRM. No se puede hablar en términos ligeros de estas cosas, sin embargo, el poder de



Personal de la Máquina de Patio de la Cervecería Cuauhtémoc.

Trabajadores de la máquina de patio de la Cervecería Cuauhtémoc a principios de siglo.
(Archivo de la Cervecería Cuauhtémoc).

este grupo es evidente entre 1928 y 1936.²¹

4. La situación de las organizaciones en particular. Aquí importa destacar sus diferencias. Mientras la Unión de Mecánicos, como resultado de la huelga, se encontraba en una situación de suma debilidad reflejada en el hecho de que el contrato para los mecánicos, uno de los pocos firmados en esos años, se firmó con la Sociedad de Mecánicos y Ayudantes de la CROM, la Alianza vivía una de sus épocas de auge, contratando con FNM en 1930 condiciones de jubilación que serían la referencia para las gestiones globales del STFRM muchos años después.²² Los trenistas por su parte, divididos en más de dos organizaciones "gremiales", se encontraban en pugna por la titularidad de los contratos.²³ Entre esta heterogeneidad de situaciones, las organizaciones "punta" serían la Mutualista y la Alianza, como se dijo anteriormente, y las menos fuertes, las de talleres. Pero esto es sólo una aproximación. Sin embargo, la lista de los "constituyentes" del STFRM proporciona una idea de ello.

5. Los procesos promovidos por representantes de los distintos sectores obreros y del gobierno para la promulgación del Código Federal del Trabajo en 1932. La participación de los ferrocarrileros en estas discusiones, así como los términos que la Ley Federal impuso a la dinámica sindical en general, resultan muy importantes para la comprensión de la formación del sindicato.

6. Las relaciones con los representantes del poder político. Más allá de la inevitable participación de los trabajadores ferrocarrileros en el desarrollo de las contiendas políticas y militares, existe la relación directa de los dirigentes con los ministros correspondientes, los mismos presidentes y los personajes prominentes. El caso más explícito es el del presidente Abelardo Rodríguez, quien estuvo a punto de aparecer en el IV Congreso por iniciativa de los dirigentes de la CTC. Esta relación es rastreada en el detalle y no hay espacio aquí para referirla, pero lo que sí parece importante señalar por el momento es que, salvo contadas excepciones, los ferrocarrileros nunca

manifestaron una oposición al estado o a su proyecto nacional. La tendencia vigente, antes y después del STFRM, fue la de atribuir los males de los trabajadores a funcionarios corruptos o ineficientes. Lo que, hasta cierto punto, era cierto.

7. La relación de los ferrocarrileros con los demás grupos obreros. El "desmoronamiento" de la CROM a fines de la década, los intentos promovidos por diferentes líderes para reunir las fuerzas obreras en una nueva central, la relación con otras grandes agrupaciones independientes, conforman un panorama muy conflictivo de la situación obrera en general y constituyen el contexto en el cual se da el surgimiento del STFRM y sus primeros años de vida. Los principales líderes ferrocarrileros estuvieron presentes, en la cúpula, en la formación de la CTM.

8. Las vanguardias: la CROM y el PCM. Sólo por razones de espacio hablamos de estas dos organizaciones en un mismo apartado, sin embargo, con respecto al surgimiento del STFRM, jugaron papeles de alguna manera similares, es decir, propiciaron de manera indirecta el movimiento de unificación de los "gremios" en un sindicato único. Tanto la CROM como el PCM iniciaron su militancia en ferrocarriles hacia 1924,²⁴ aunque de manera totalmente diferente. La CROM construyó una serie de organizaciones paralelas, la más fuerte de las cuales fue su Sociedad Ferrocarrilera del Departamento de Vía, con elementos sueltos y no incorporados a las organizaciones confederadas. Armó con todas ellas una Federación Nacional Ferrocarrilera que competía y obstaculizaba el trabajo de las organizaciones confederadas y favorecía a la empresa. El PCM tuvo en el "Escuadrón de Hierro" a un grupo dedicado y con ideales revolucionarios, al que se deben buena parte de los cambios en la organización confederada que se dieron en el paso de la CSF a la CTC. Trabajaron en las organizaciones confederadas, o más bien, entre las bases mismas de los trabajadores. Parece indiscutible que la participación del PCM fue decisiva para impulsar la combatividad de los trabajadores en el movimien-

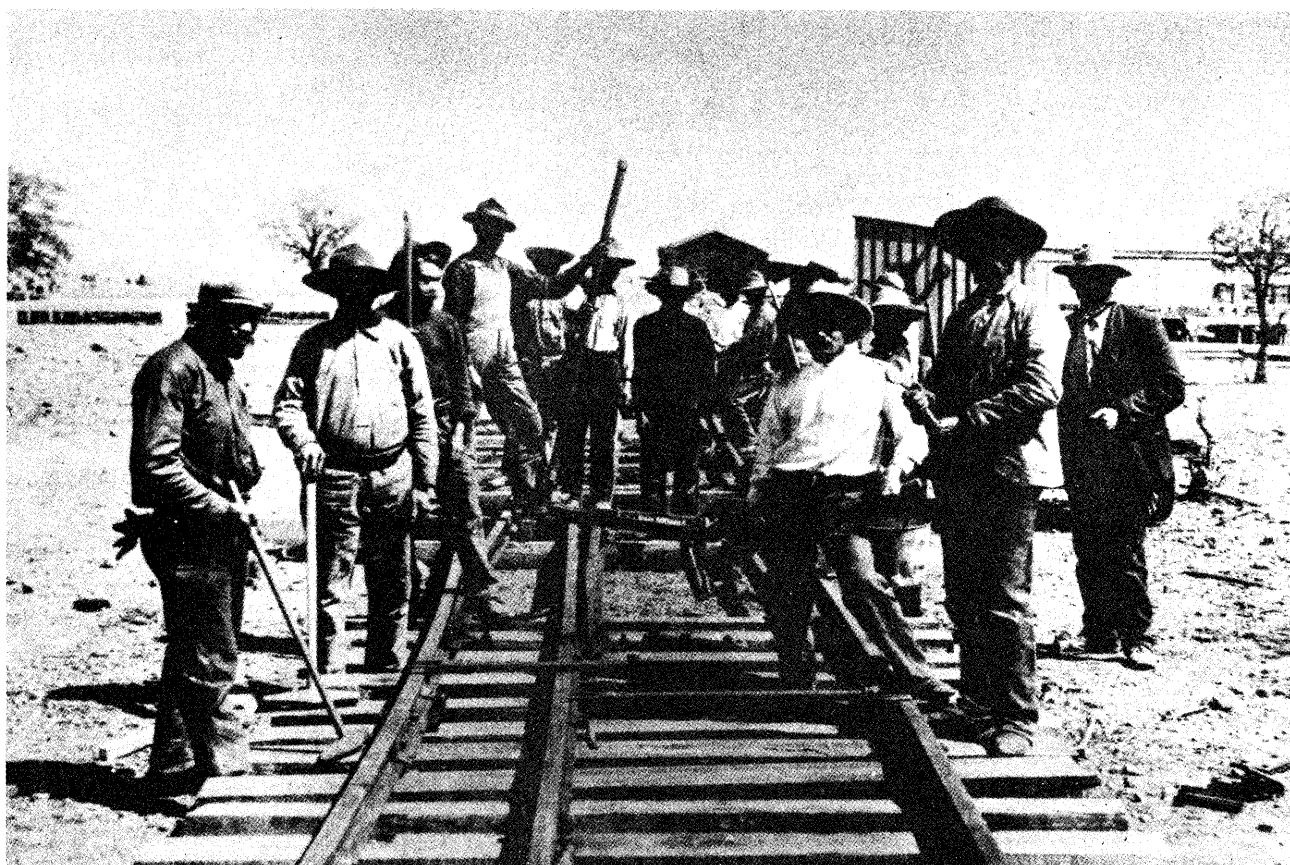
to de 26-27, y también que su derrota, fue la derrota de la línea “revolucionaria”.

Durante los años que estudiamos, el PCM mantuvo una campaña intensa pro-sindicato único “afiliado a la CSUM”,²⁵ iniciada por los militantes comunistas probablemente desde 1927. Sin embargo, la fuerza política del partido era muy limitada en esos años, que fueron de represión e ilegalidad; de este modo, los comunistas no pudieron incidir realmente en el proceso de formación del STFRM.²⁶ La influencia comunista, por otro lado, tendría que ser rastreada. La evidencia que tenemos nos indica que se dio en algunas regiones, como Puebla, Monterrey y Jalapa. Pero la campaña comunista, indudablemente, propició la lucha por la formación del sindicato entre las

bases de los trabajadores y, al mismo tiempo, indirectamente, entre la cúpula dirigente de la CTC.²⁷

La CROM, por su parte, con sus organizaciones paralelas, es realmente la contrincante de la CTC en las “luchas intergremiales”. Si existe una palabra clave para la gestión del STFRM en sus primeros dos años de vida es: “exclusión”. La CROM promovió la formación del sindicato único porque los dirigentes sindicales lo veían como única alternativa para conseguir la exclusividad de la contratación colectiva. Esta es la gran lucha del STFRM: la eliminación de las organizaciones minoritarias.²⁸

Pero exclusividad en la contratación ¿para qué? Una vez que el STFRM se convierte en el



Ferrocarrileros en el tendido de vías, trabajo que se realizaba manualmente y que requería del apoyo de gran cantidad de operarios. (Archivo del Museo de Historia del INAH).

representante único de los ferrocarrileros en México, cosa que realiza con la clara ayuda de Abelardo Rodríguez en todos los casos,²⁹ cuál es su significado en términos, no ya de la lucha “revolucionaria” sino simplemente como instrumento para el mejoramiento de las condiciones de vida y de trabajo de sus agremiados.

Esta cuestión central requiere una discusión cuidadosa y un mayor conocimiento de la trayectoria posterior del STFRM, ahora sólo podemos señalar algunas líneas indicadoras para esa discusión. En primer lugar, y de manera general, la comparación con la organización colectiva ferroviaria en otros países resulta de suma importancia. No existe aquí espacio para hacer referencias, pero sí afirmamos que la forma de sindicato único no representa la evolución política natural de la clase ferroviaria en sus formas de organización. En otros casos, como en Estados Unidos, las hermandades por especialidad se afiliaron como tales a la AFL desde sus inicios y así han permanecido hasta nuestros días, y son poderosos instrumentos de negociación de sus asociados. El fenómeno de constitución del STFRM, por tanto, tiene que ser observado como un proceso específico, determinado por las condiciones históricas particulares del país, de su sector y de la organización colectiva de los ferrocarrileros mexicanos.³⁰

El STFRM no modificó substancialmente, por mucho tiempo, la reglamentación del trabajo de 1925, es decir, un sistema de relaciones internas pactado de manera “gremial”, altamente jerarquizado. A pesar del discurso “obrerista” que permea la mística del surgimiento del STFRM, las diferencias gremiales se mantuvieron en el interior de las condiciones laborales. La dirección sindical, en esta misma línea, también mantuvo el poder de los “gremios” como lo criticó *El Machete Ilegal* en su momento. La instalación de un Consejo Directivo, formado por representantes de cada especialidad (que sería removido dos años después del surgimiento pero vuelto a instalar después, hacia 1945), es evidencia de esto. El STFRM

es, hasta nuestro días, un sindicato “mixto” de industria e internamente de oficio. Los problemas de la unidad sindical fueron, desde su origen y durante muchos años, centrales en la política interna.

La presencia de una cúpula dirigente es evidente, aunque esto, en la visión de los mismos dirigentes (“los representantes se elegían por votaciones rigurosas”) no implicaba una falta absoluta de democracia, como la que se instaló después del “charrazo” de 1948.³¹ Es un hecho que los líderes penerreanos de la CTC, como los llamaba *El Machete Ilegal*, tuvieron la suficiente fuerza para filtrar las posiciones antagónicas en el IV Congreso y orientarlo según sus intereses y compromisos políticos. A manera de anécdota que ejemplifica la situación: Gudelio Morales, el dirigente más renombrado de la CTC “se construyó un sueño de ser el primer secretario general. Sin embargo vino gente del interior que no lo conocía tanto y los que sí lo conocían más, se inclinaron por un secretario general ‘desconocido’: José Ordorica”. En este mismo sentido el grupo pactó que los secretarios generales del sindicato fueran, durante los primeros años de vida de la organización rotativos, uno de cada especialidad: oficinas, telégrafos, talleres, vía, etc., y así fue.³²

Finalmente, el STFRM nace cobijado por una estrecha relación amistosa entre Abelardo Rodríguez y las cúpulas dirigentes. Vale la pena señalar, para nuestro caso, que este tipo de relación no es nuevo y que se dio, entre las organizaciones más fuertes como las de trenistas, despachadores, telegrafistas y oficinistas, probablemente desde los inicios mismos de su vida política. Este punto nodal en la comprensión del desarrollo del STFRM en los años posteriores a su formación sirve —en el marco de nuestras reflexiones generales sobre la institucionalización del movimiento obrero— para concluir que, durante la década de los años veinte el sindicato ferroviario sí representó un espacio de resistencia a los ataques del reformismo cromista, pero no por una diferencia de proyecto político, no por una posición

ajena al colaboracionismo con el proyecto estatal nacional, sino más bien, utilizando la jerga de las organizaciones ferrocarrileras, por "el control de los agremiados".³³

¹ Para un bibliografía general sobre ferrocarriles y ferrocarrileros: Ingrid Ebergenyi, *Primera aproximación al sindicalismo ferrocarrilero (1917-1936)*, México, Tesis en Antropología Social, ENAH, 1983.

² Ver Marcelo Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México (1890-1947)*, México, s. ed. 1944; Servando Alzate, *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México, s. ed. 1946.

³ Los ferrocarrileros de FN de M fueron prácticamente militarizados durante algunos años del movimiento armado y la presencia de oficiales del ejército en muchos de los puestos importantes fue un problema para la operación eficiente de la empresa. Ver Alfredo B. Cuéllar, *La situación financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México con relación al trabajo*, Tesis de Economía, México, UNAM., 1935.

⁴ Así lo dice, por sugerencia del entonces gerente Luis Gómez Z., la placa conmemorativa del 50 aniversario del STFRM en 1983.

⁵ Ver Esther Shabot, "La Unión de Mecánicos Mexicana y la huelga de 1906"; José Woldenberg, "La huelga de mecánicos de 1912", los dos en II Congreso Nacional de Historia Obrera del CEHSMO, Mérida, 1979. El movimiento de 1921 es considerado por Marcelo Rodea, *op. cit.* y por una monografía hemerográfica: Rogelio Vizcaíno, "Recordando 1921", *Yucatán: Historia y Economía*, año 3, Núms. 15 y 16, Sept-Dic. 1979, Revista del Departamento de Estudios Económicos y Sociales, Universidad de Yucatán. La huelga de 26-27 es el tema

de: Elías Barrios, *El Escuadrón de Hierro*, México, Ed. de Cultura Popular, 1978, y existe un trabajo de Marcelo Rodea: "El movimiento huelguista de 1926-27", Ponencia presentada en el Congreso Ferrocarrilero de Puebla, agosto 1980.

⁶ *Nuestra Palabra*, Órgano de la Confederación General de Trabajadores, núm. 33, junio 19 de 1924. La nota firmada por José C. Valadés acerca de la CFS se llama "Revisionismo Sindical".

⁷ Entrevista de Ingrid Ebergenyi con Guillermo Treviño, México, mayo 1981.

⁸ Una caracterización rigurosa del STFRM requiere un estudio que no ha sido realizado. Es sabido sin embargo, que éste es la cuna del "Charrismo Sindical": desde 1948 cuando el "Charro" Jesús Díaz de León se apoderó de la directiva del sindicato por la fuerza, los secretarios generales (a excepción de Demetrio Vallejo), son designados al igual que el Gerente de FN de M por los representantes del gobierno o el mismo presidente. Entrevista de Ingrid Ebergenyi con Juan Gutiérrez, México, septiembre de 1983.

⁹ La empresa regresó a sus dueños privados —siempre con mayoría del gobierno mexicano— en enero de 1926. En 1937 fue expropiada por el presidente Cárdenas.

¹⁰ Esta parece ser una condición compartida por todas las empresas de grandes dimensiones. Ver John T. Dunlop, *Industrial Relations Systems*, Harvard University, USA, Southern University Press, 1971, pp. 44-47.

11 Colpitts y Coverdale, Consulting Engineers, *National Railways of Mexico. Report to the International Committee of Bankers on Mexico*, New York, septiembre 1929. Los técnicos ferroviarios recomiendan explícitamente una “descentralización” de la empresa que otorgara mucho más autoridad y responsabilidad a los superintendentes de división. Esta recomendación, que no fue atendida en su momento, sigue vigente. FN de M es un monstruo macrocefálico del estilo de otros que abundan en nuestro país.

12 Esto es general para el sector en todos los países, John T. Dunlop, *op. cit.*, pp. 19-23.

13 El caso de la rebelión de la huertista parecer ser la excepción, pero requiere de más investigación.

14 No se discute si el término valga, entre otras cosas, para ellos mismos y su propia identificación. Para nuestros fines es necesario distinguir radicalmente a un oficinista de un tallerista, pero sabemos que ambos se sienten, y son, “ferrocarrileros”.

15 Estos trabajadores “de segunda” se encontraban incorporados a las organizaciones gremiales en las jerarquías menores. Pero hay casos en la historia de la organización ferrocarrilera como el de la American Railroad Union (ARU), protagonista de la huelga contra Pullman en 1895 (“the Debbs rebellion”), y la Gran Liga de Empleados de Ferrocarril (1904-1908) en México, en que fueron sobre todo estos trabajadores los que se agruparon “sin distinción de especialidad”, ya que los de “primera” se encontraban en sus hermandades. La fuerza desplegada en sus movimientos fue bastante impresionante, al igual que la drástica represión ejercida por las empresas y el estado.

16 A la organización del departamento de vía se le conocía en las asambleas como “la aplanadora de vía”. Entrevista de I. Ebergenyi con Guillermo Treviño, México, mayo 1981.

17 Dos documentos proporcionan una visión bastante completa, especialmente para la situación del personal: Coverdale & Colpitts, *op. cit.*; Jesús Silva Herzog, *Los salarios y la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México*, Informe núm. 1, del Comité Reorganizador de los FN de M, México, 1931, véase también Alfredo Cuéllar, *op. cit.*

18 Aunque el recurso es demasiado fácil, no se puede evitar relacionar este despido con la entrada de los mismos 11 000 trabajadores a la nómina de Nacionales en el conflicto de 1921. La razón: se quedaron los esquiroleros y regresaron los huelguistas. Ver Vicente Fuentes Díaz, *El Problema Ferrocarrilero de México*, México, Ed. del autor, 1951.

19 La lucha por la destitución de Sánchez Mejorada es el episodio “más heroico” en la lucha de la CTC en esos años. Ver Gudelio Morales, *Contra la dictadura ferroviaria*, México, s. ed., 1932. Don Gudelio, secretario general de la CTC y su personaje más destacado, sostuvo una campaña en la prensa donde desplegó su poderosa retórica en contra del gerente mientras tenía lugar el reajuste masivo de la empresa.

20 Véase Gudelio Morales, *Tres años de lucha sindical*, Informe rendido a la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos en su carácter de Presidente General de la misma, 1928-1931, México, s. ed., s.f.

21 Elías Barrios, *op. cit.* Los gobiernos generales no secundaron el movimiento mientras los consejos divisionales —las representaciones locales— sí lo hicieron. Esta falta de unidad explica en parte la derrota. Otras razones, además de la parcialidad de Morones como ministro, la total ausencia de adhesión de los trenistas y, más en el fondo, la indisciplina y la soberbia de los dirigentes de la Unión de Mecánicos, quienes lanzaron a su organización a la huelga sin consulta previa en la CTC y pidieron que “sólo no estorbaran”. Entrevista de I. Ebergenyi con Guillermo Treviño y Juan Gutiérrez.

22 Contrato de trabajo colectivo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, México, marzo de 1930, Imp. E. Limón, 1930.

23 Gloria Tirado Villegas, “Acerca de la lucha por la titularidad del contrato entre los conductores del ferrocarril (1927-1930)”, *Boletín de Investigaciones del Movimiento Obrero*, Año 1, núm. 2, febrero de 1981. Universidad Autónoma de Puebla.

24 Barry Carr, “Marxists, Communists and Anarchists in the Mexican Labor Movement, 1910-1925”, Australia, La Trobe University, sin fecha, para lo relativo al PCM; y Fabio Barbosa, *La CROM de Luis N. Morones a Antonio J. Hernández*, México, Universidad Autónoma de Puebla, 1980.

25 *El Machete Ilegal* en todos sus ejemplares entre 1929 y 1934 contiene una sección sobre problemas ferrocarrileros, terminando siempre con la consigna “pro-sindicato único”.

26 Este punto requiere más investigación. Sin embargo, los comentarios del mismo *Machete Ilegal* son indicadores de esta incapacidad política. Véase *El Machete Ilegal*, 30 de enero y 28 de febrero de 1933.

27 Entrevista de I. Ebergenyi con Juan Gutiérrez, septiembre 1983.

28 Véase Alfredo Navarrete, *Informe que rinde el Secretario General por su periodo social de febrero de 1934 a enero de 1936*, México, Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la RM, 1936.

29 *Idem.*

30 La visión de evolución de “lo gremial” a “lo sindical” es la línea de interpretación aun en los trabajos más recientes sobre movimiento ferrocarrilero.

31 Entrevista de Ingrid Ebergenyi con Juan Gutiérrez, septiembre de 1983.

32 *Idem.*

33 Tenemos evidencias, aunque muy pocas, de actitudes contestatarias, concretamente en algunos números de “Fuerza y Cerebro”, la publicación de la Unión de Carpinteros, hacia 1924. Este tipo de problemas son materia para la investigación monográfica. El juicio sobre la relación con el estado vale, de cualquier modo, para la orientación general del sindicalismo ferrocarrilero.

