



Cien años de lucha de clases en México

Huelgas ferrocarrileras 1958-59

D. Bahen, C. Porrúa
FRENTE DE TRABAJADORES DE LA ENERGIA
energia@fte-energia.org

La industria ferrocarrilera impulsó el desarrollo del capitalismo en México, desde hace más de un siglo. Al mismo tiempo, se iniciaron las innumerables luchas de los ferrocarrileros. En varias partes del país se produjeron huelgas. En 1933 se fundó al sindicato ferrocarrilero, que fue partícipe del llamado para formar el CNDP y la CTM. En 1936, la huelga ferrocarrilera fue declarada inexistente por el gobierno de Cárdenas. Un año después, fueron expropiados los Ferrocarriles Nacionales, la administración se entregó al sindicato y fracasó. En 1948, el sindicato fue sometido totalmente por el charrismo sindical. En 1958, un movimiento democrático, surgido desde las bases, llevó a Demetrio Vallejo a la secretaría general. Ese año triunfó el movimiento. Al siguiente año, en serio enfrentamiento con el Estado, la huelga fue reprimida militar y políticamente. Muchos ferrocarrileros fueron detenidos o despedidos. El charrismo se apoderó del sindicato hasta destruirlo pero, la lucha por la democracia sindical sigue vigente.

Ferrocarriles y desarrollo del capitalismo

A fines del siglo XIX se inició el desarrollo industrial de México con una fuerte presencia de capital extranjero. Los ferrocarriles, la minería e industria textil fueron la base material para el desarrollo del capitalismo en México.

En 1874, en el Distrito Federal, los ferrocarrileros formaron la organización Unión y Concordia [10]. Entre 1880 y 1884, las Compañías extranjeras de los ferrocarriles construyeron vías

que unieron a la ciudad de México con las grandes ciudades, las fronteras y las costas. La red ferroviaria se extendió durante el porfirismo.

En 1881, más de 1 mil ferrocarrileros se declararon en huelga en Toluca por el maltrato que recibían de los ingenieros estadounidenses [15].

Hacia fines del siglo XIX surgieron las primeras organizaciones obreras en Nuevo Laredo, San Luis Potosí, Puebla, Aguascalientes y Monterrey. La Sociedad de Ferrocarrileros Mexicanos se fundó en 1887. En 1897, fue creada la

Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana [10, 15].

Los trenes de la Revolución

Durante el porfirismo se crearon los Ferrocarriles Nacionales de México. En 1904 se formó la Liga de Ferrocarrileros Mexicanos, en Jalapa. Surgió *El Ferrocarrilero*, primer periódico del sector. En 1903 estalló una huelga ferrocarrilera en San Luis Potosí y, en 1904, una en Nuevo León.

Apenas unos días antes de la huelga minera de Cananea (1906), estalló una huelga ferrocarrilera en Empalme, Sonora. Un mes después de Cananea estalló una huelga ferrocarrilera en Chihuahua que se extendió a SLP, Monterrey y Aguascalientes.

Hacia 1910, la economía mexicana estaba dominada en 80% por capitalistas extranjeros. Entre 1911 y 1912 se organizaron sindicatos en varios sectores industriales. Madero ofreció a los ferrocarrileros que la mexicanización de los ferrocarriles estaba en su programa de gobierno.

En Cuatro Ciénegas, Coahuila, un grupo de ferrocarrileros luchó junto a Pablo González. En cambio, Rodolfo Fierro, que había sido ferrocarrilero, se hizo general villista con la División del Norte. Durante el movimiento armado, los ferrocarrileros fueron quienes condujeron los trenes de la Revolución.

En 1913 se creó la Confederación de Gremios Mexicanos a iniciativa de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros. Después, Carranza incautó a los Ferrocarriles Nacionales que pasaron a ser administrados por los Ferrocarriles Constitucionalistas.

En 1916, los ferrocarrileros de la sección Veracruz declararon una huelga. No obstante que habían cooperado con Carranza, éste ordenó que los huelguistas fueran incorporados al ejército y sujetos a las leyes y disciplinas militares. La huelga fue derrotada [15].

Las provocaciones de la CROM

El 3 de abril de 1920 estalló la huelga del Ferrocarril Sudpacífico en Sonora para obtener el reconocimiento del sindicato por parte de la compañía. Adolfo de la Huerta, gobernador del estado, intervino la red ferroviaria.

Ese año, Adolfo de la Huerta había propiciado que los ferrocarrileros se unieran en una sola organización, la Confederación de Sindicatos

Ferrocarrileros. En 1921, la empresa Ferrocarriles Nacionales se negaba a reconocer a la organización. Los ferrocarrileros amenazaron con la huelga. Antes de que estallara el gobierno envió tropas a las estaciones y talleres. Obregón acusó a los huelguistas de sabotaje.

Se había formado un comité de huelga conjunto con la CROM y la CGT. Obregón concertó en secreto un arreglo con la CROM para poner fin a la huelga. Dadas las prácticas de la CROM, los ferrocarrileros la combatieron y se mantuvieron independientes.

En 1925, la CROM formó a la Federación Nacional de Ferrocarrileros para tratar de quitarle miembros a la Confederación. La Federación de la CROM no tuvo éxito. Entonces, esta central se dedicó a dividir a los ferrocarrileros creando sindicatos fantasmas. Ese año, también, Calles emitió un decreto que incorporaba a la burocracia federal a todo el personal de los Ferrocarriles Nacionales con la intención de evitar que declararan huelgas [15].

Huelgas ferrocarrileras de 1926-27

Sin embargo, en 1926-27 estallaron huelgas ferrocarrileras [15]. Morones, con la influencia que tenía en el gobierno, logró que las huelgas se declararan ilegales y llamó al ejército para sofocarlas.

Entre los ferrocarrileros disidentes, la CROM reclutó esquirols y se produjeron enfrentamientos en la huelga del Ferrocarril del Istmo y en la huelga decretada por el Sindicato Mexicano de Mecánicos contra los Ferrocarriles Nacionales.

Los sindicatos afiliados a la CROM participaron en enfrentamientos violentos. Hubo varios muertos y encarcelados, entre ellos, Hernán Laborde líder ferrocarrilero.

Fundación del sindicato ferrocarrilero

En 1933, en el IV Congreso Ferrocarrilero, se fusionaron diversos gremios ferrocarrileros [46]. De acuerdo a los estatutos originales, los objetivos del sindicato eran “la lucha organizada” para “la consecución del poder por los trabajadores”, así como “oponerse al establecimiento del sindicalismo gubernamental obligatorio” y “a la formación de sindicatos blancos”. Se estableció también como principio a la “democracia sindical”.

En 1934, recién formado el sindicato, obtuvo de Ferrocarriles Nacionales de México un ligero aumento salarial pero, lo más importante, fue el reconocimiento al nuevo sindicato industrial de la exclusividad de la contratación. En 1935, se volvió a solicitar aumento de salarios. Cárdenas arbitró el conflicto y recomendó la firma de un contrato colectivo único.

El sindicato de trabajadores ferrocarrileros y la Segunda Convención Ordinaria del sindicato, firmaron el 12 de junio de 1935, el desplegado de respuesta a Calles y el Pacto de Solidaridad y llamado para la constitución del Comité Nacional de Defensa Proletaria. Luego, en 1936, el sindicato de ferrocarrileros fue fundador de la CTM.

La huelga ferrocarrilera de 1936

El 18 de mayo de 1936, estalló la huelga ferrocarrilera. 5 minutos antes, los trabajadores movían las locomotoras. A las 5 en punto, los silbatos empezaron a pitar. Todos llevaban un distintivo rojo en las solapas [46].

A las 5:30, los silbatos habían callado. 45 mil obreros estaban en huelga. A las 6:45, las cosas habían cambiado. La huelga fue declarada inexistente. El laudo se había preparado antes de que la huelga estallara. La decisión fue política. Cárdenas dio un duro golpe al movimiento.

La CTM condenó el laudo y llamó a realizar un paro en apoyo a los ferrocarrileros. El gobierno tenía el 51% de acciones ferrocarrileras y enfrentaba fuertes presiones por la enorme deuda de la empresa. La situación era insostenible.

La administración obrera

Después de aplacar a los trabajadores, el gobierno cardenista tomó una importante decisión. En noviembre de 1936, el Congreso aprobó la Ley de Expropiación. El 23 de junio de 1937 se aplicó esta ley. El gobierno expropió a los Ferrocarriles Nacionales de México. El 1º de mayo de 1938 se entregó el sistema a los trabajadores para que lo administraran [46].

Los trabajadores recibieron una empresa en condiciones ruinosas, sin capital y con la obligación de mantener los gastos por debajo de los ingresos. El gobierno se hizo cargo de la deuda. Pero la falta de fondos seguía afectando a la empresa.

El sindicato representaba, al mismo tiempo, a la empresa y a los trabajadores. En 1940, la

administración obrera de los ferrocarriles concluyó habiendo sido un fracaso.

Afianzamiento del charrismo sindical

En 1947, la CTM planteó la renovación de su comité ejecutivo. Valentín Campa, con el apoyo del sindicato ferrocarrilero, se obstinó en hacer secretario general a Luis Gómez Z., mientras Lombardo lo hacía por Fernando Amilpa. El grupo de Fidel Velásquez se apoderó de la central. Los ferrocarrileros se salieron de la CTM.

En 1948 hubo elecciones en el sindicato ferrocarrilero. Surgió un comité ejecutivo encabezado por Jesús Díaz de León, apodado “El Charro”. El comportamiento de “El Charro” fue el sometimiento al gobierno de Miguel Alemán y el control férreo de los trabajadores promoviendo la disgregación sindical.

Díaz de León presentó una demanda ante la Procuraduría General de la República contra Campa y Gómez Z. acusándolos de un desfalco en los fondos sindicales. Eso causó división interna. Se decía que la acción de Díaz de León abría las puertas para la intervención del Estado en la vida sindical interna.

Díaz de León fue suspendido del cargo. Luego, apoyado por grupos de choque, se posesionó de las instalaciones del sindicato, desconociendo al comité ejecutivo y al comité general de vigilancia.

Campa y Gómez Z., sin apoyo de los ferrocarrileros, buscaron pactar con “El Charro”: éste seguiría siendo secretario general y Gómez Z. se retiraría del sindicato. El acuerdo no se logró. El 26 de octubre, Gómez Z. fue encarcelado. Al siguiente día, la secretaría del trabajo reconoció a Díaz de León [2].

“El Charro”, anunció una campaña depuradora de comunistas. El charrismo sindical se impuso apoyado por el Estado y la violencia.

Depurado el sindicato, el gobierno de Alemán planteó un plan para la reestructuración de los Ferrocarriles e instruyó a la secretaría de hacienda para que promoviera un conflicto económico solicitando la modificación de las cláusulas del contrato colectivo... que impedían la buena marcha de la industria ferrocarrilera.

La comisión pro-aumento de salarios

En febrero de 1958, la sección 15 del Distrito Federal del sindicato de ferrocarrileros lanzó una

iniciativa para integrar una comisión pro aumento de salarios. Esta comisión se reunió el 2 de mayo en la capital del país. A la reunión acudió Demetrio Vallejo, delegado de la sección 13 de Matías Romero, Oaxaca [2, 85].

El 21 de mayo, el gerente de Ferrocarriles Nacionales pidió a la asamblea un plazo de 60 días para resolver. Los delegados regresaron a sus lugares de origen. En la capital, los ferrocarrileros se inconformaron e hicieron un mitin. En Matías Romero, Tonalá, Tierra Blanca y Veracruz la protesta fue mayor.

En Veracruz se elaboró el Plan del Sureste que incluía [85]:

- rechazar a la propuesta de 200 pesos propuesto por los comités ejecutivos y el plazo de 60 días de la empresa.
- Apoyar el aumento de 350 pesos propuesto por la comisión pro aumento general de salarios.
- destituir a los comités ejecutivos locales por pactar a espaldas de los trabajadores.
- Realizar paros escalonados hasta hacer un paro total de no llegar a un acuerdo satisfactorio.

¡Abajo el charrismo sindical!

El primer comité ejecutivo depuesto fue en Matías Romero. Vallejo fue nombrado asesor. Luego, en reunión con Samuel Ortega, secretario general nacional del sindicato, éste se negó rotundamente a intervenir para la solución del problema.

El 26 de junio se iniciaron los paros de labores por 2 horas. Por la tarde se realizó una asamblea. Demetrio pasó a integrar el comité ejecutivo de la comisión pro aumento de salarios. A ese momento, en 10 de 36 secciones se había revocado a los comités locales.

Al siguiente día, el paro fue de 4 horas. El 29 de junio, los paros fueron de 6 horas. El 1° de julio, Ruiz Cortines llamó a la gran comisión y les ofreció un aumento de 215 pesos. Los ferrocarrileros aceptaron la propuesta.

La solución del conflicto se logró sin la intervención de los representantes sindicales oficiales. Samuel Ortega, entonces, desató una campaña contra la “subversión”. En respuesta, la gran comisión propuso realizar la VI Convención Nacional Extraordinaria del sindicato. El 8 de julio, renunció Ortega.

Demetrio Vallejo, secretario general

El 12 de julio se inició la VI Convención. Demetrio Vallejo resultó electo secretario general. Dos días después, Salvador Quesada se erigió como líder atacando a Vallejo. Los delegados de la Convención amenazaron con realizar paros si el gobierno negaba el reconocimiento de Vallejo. Los paros se iniciarían el 31 de julio y serían escalonados empezando con paros de 2 horas.

El mismo día, la secretaría del trabajo declaró ilegal la elección hecha por la VI Convención. El 1° de agosto, Quesada pidió la represión de los “paros ilegales”.

El 1° de septiembre se inició la represión. La policía ocupó los locales sindicales deteniendo a sus ocupantes. Demetrio llamó, entonces, al paro total de actividades. El paro estalló esa misma noche. La empresa amenazó con el despido. El gobierno envió tropas para “proteger a los obreros que desearan trabajar”. La PGR señaló que se impondría todo el peso de la ley “contra los agitadores”. Cientos de ferrocarrileros fueron arrestados y se iniciaron los despidos.

Pero, los ferrocarrileros se mantenían firmes. El 4 de agosto, los telegrafistas y maestros se declararon en huelga de solidaridad. Los petroleros de las secciones 34 y 35 realizaron paros parciales. La secretaría del trabajo, entonces, decidió convocar a elecciones generales.

Demetrio gana las elecciones

Demetrio Vallejo obtuvo 59,759 votos y su opositor solamente 9 (nueve). Los empresarios y políticos desataron una campaña contra Vallejo acusándolo de ser agente del comunismo internacional y traidor a la patria porque quería “derrocar al gobierno”.

En diciembre de 1958, el sindicato planteó a la empresa la revisión del contrato colectivo. La empresa negó todas las peticiones. Los charros sindicales dijeron que los ferrocarrileros llevarían a cabo actos de sabotaje. El gobierno sostenía que se trataba de “actos inconfesables”.

Huelga declarada inexistente

La huelga ferrocarrilera estalló el 25 de febrero de 1959 y fue declarada inexistente. El sindicato, entonces, propuso un arreglo que se aceptó. Bajo la dirección de Vallejo se había eludido, por el momento, el enfrentamiento con el Estado.

La CTM intensificó los ataques contra Vallejo acusándolo de comunista. Luego, la empresa se negó a cumplir los acuerdos. El Estado había decidido la provocación. El sindicato, precipitadamente, decidió estallar las huelgas el 25 de marzo, en plena Semana Santa y en miércoles.

La Junta de Conciliación y Arbitraje declaró inexistentes a las huelgas. La empresa procedió a despedir trabajadores y a lanzarlos, junto con sus familias, de los campamentos. Muchos trabajadores comenzaron a ser detenidos. El gobierno le propuso a Vallejo la suspensión de los paros. Demetrio señaló que eso sería posible si la empresa suspendía los despidos, reinstalaba a los trabajadores y se liberaba a los detenidos. No hubo acuerdo.

El gobierno llamó una entrevista con la empresa para las 7 de la noche del 28 de marzo. No se hizo la reunión. A las 5 de la tarde, Demetrio Vallejo fue detenido [85].

Represión político-militar

La represión del gobierno fue severa. 9 mil ferrocarrileros fueron despedidos, muchos otros fueron detenidos, los locales sindicales fueron ocupados por la policía y el ejército.

El 3 de abril seguía el paro. Gilberto Rojo, secretario de organización del sindicato, llamó al

regreso al trabajo. Al poco tiempo, Rojo también fue aprehendido.

Demetrio y Campa estuvieron en prisión una década. En 1968 fueron liberados por el movimiento estudiantil-popular. La derrota ferrocarrilera trajo considerables consecuencias. Otros sectores, como los maestros y petroleros, también fueron reprimidos.

Diversas críticas se han hecho a la táctica seguida, así como a la (i)-responsabilidad de los agrupamientos de la izquierda [85]. Vallejo, sin embargo, reconoció autocriticamente los errores de la dirección al no valorar debidamente la correlación de fuerzas.

Vigente la lucha por la democracia sindical

El hecho es que el Estado enfrentó al sindicato. El conflicto económico tenía una vertiente política inaceptable para el gobierno en turno. La razón es simple: el sindicato enarboló una bandera crucial, la democracia sindical. Esta es veneno para los gobiernos en turno que siguieron el camino de la contrarrevolución.

Hoy, el charrismo ferrocarrilero es el peor de todos pero la lucha ferrocarrilera en México ha sido ejemplar y está vigente.

¡Salud y Revolución Social!



Fundación del sindicato ferrocarrilero, STFRM, 1933



Detención de Demetrio Vallejo



Ocupación militar de los ferrocarriles



Represión político-militar contra los ferrocarrileros, 1959