

Estaciones

A 60 años del movimiento ferrocarrilero de 1958-1959: balance y perspectivas

Max Ortega

Doctor en Ciencia Política por la Universidad Nacional Autónoma de México. Profesor-investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa (1979-2019). Líneas de investigación: Estado y movimientos sociales y Transformaciones del Estado mexicano. Contacto: maxortega1947@gmail.com

Resumen*

El objetivo de este trabajo es analizar el movimiento ferrocarrilero de 1958–1959, en su relación con la política laboral y sindical del Estado político mexicano. Para ello, se expone la lógica del dismantelamiento de las estructuras de dominación y control sindical, así como la creación de los órganos de poder de los trabajadores, de conformidad con los tiempos y ritmos de la acción sindical. Se explica también cómo las jornadas de julio y agosto de 1958 y las huelgas de febrero y marzo de 1959 mostraron que el “charrismo” no tiene vida propia, sino que depende tanto del sistema sindical y del sistema político, como de sus determinaciones. Esto es, que lo “sindical” es indisolublemente “político”.

Palabras clave: Ferrocarrileros, Estado político, sindicato, corporativismo, huelga general.

Abstract

The objective of this work is to analyze the railroad movement of 1958-1959 in relation to the labor and union policy of the Mexican political state. For this, the logic of the dismantling of the domination and union control structures and the creation of the workers' power organs in accordance with the times and rhythms of the union action are exposed. It is also explained how the days of July and August of 1958 and the strikes of February and March of 1959 showed that «charrismo» has no life of its own, but rather depends on both the union system and the political system and its determinations. That is, that the «union» is indissolubly «political.»

Keywords: Railroads, political state, union, corporatism, general strike.

Estado y sindicato

“Lo que deseo es dar a entender y precisar, llana

y sencillamente, que nos equivocamos al considerar

que un régimen de ‘derecho’, ‘revolucionario’

y de ‘democracia representativa’, era más respetuoso
de la constitución, que un gobierno dictatorial
como el de España o militarista como el de Argentina.

Esta simplista apreciación nos hizo olvidar
que, en uno u otro régimen, las oligarquías son
igualmente feroces y vengativas, particularmente
las ‘democráticas’ en los países subdesarrollados,
cuando se intenta afectarlas, aunque sea en mínima
parte, en sus intereses económicos o políticos”.

Demetrio Vallejo Martínez, *Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México*.

Este texto se sustenta en la historia, pero tiene un enfoque y objetivos politológicos. Su punto de partida es el reconocimiento de que la relación Estado político y sindicato de 1936 -1982 es de índole corporativa, mientras que la del periodo 1982-2018 es neocorporativa. Cabe hacer mención que el corporativismo comprende tres grandes niveles: la relación corporativa de Estado y sindicatos; el modelo corporativo de relaciones laborales y sindicales; y las características y funciones de las dirigencias sindicales (“charrismo”).

1. La relación corporativa de Estado y sindicatos tiene cuatro pilares:

1. 1. La Legislación laboral (apartados, restricciones, controles [registro sindical y toma de nota]) y represiones codificadas (cláusula de exclusión [de ingreso y separación] y delito de disolución social [artículo 145 y 145 bis del Código Penal]).
1. 2. La Administración de justicia del trabajo (STPS, JFCA y JLCA).
1. 3. Los aparatos sindicales (CT, Federaciones y Confederaciones).
1. 4. El partido de Estado o partido de corporaciones (PRI).

2. El modelo corporativo de relaciones laborales y sindicales se basa en la relación de Estado y sindicato, y en la articulación del patrón de acumulación de capital con la forma de Estado. Este sistema sindical corporativo tuvo su momento fundacional en el gobierno del general Lázaro Cárdenas. Sus estructuras y funciones se desarrollaron años más tarde con el gobierno alemanista, que lo puso en acto para interrumpir el proceso constitutivo autónomo de los trabajadores como clase social frente al Estado y el capital. Por otra parte, el nuevo orden internacional, la reconfiguración geopolítica mundial y la crisis política y sindical de la izquierda mexicana facilitaron la intervención del ejército y la policía en la vida de los sindicatos, así como la destrucción de la democracia de su vida interna.

Los dirigentes sindicales electos democráticamente fueron destituidos, expulsados de los centros de trabajo, perseguidos, corrompidos, boletinados, encarcelados o asesinados. A la ideología de la Revolución Mexicana se le

agregó el anticomunismo, al mismo tiempo que con el Bloque de Unidad Obrera (BUO) se hacía un primer ensayo de centralización de la dominación sindical estatal. Todo con la colaboración de las nuevas dirigencias sindicales subordinadas al Estado.

Así, apareció en 1948 una nueva figura sindical: el “charrismo”.

3. Las características y funciones de las dirigencias sindicales (“charrismo”) se pueden resumir como sigue:

Características:

Permanencia duradera. Ostentan sus cargos hasta que mueren, y en algunos casos hasta que el Estado o los trabajadores los destituyen. Baste recordar que Fidel Velázquez se mantuvo como secretario general de la CTM durante 47 años, de 1950 a 1997.

Apoyo del Estado. Arriban y permanecen en sus cargos con el respaldo del Estado.

Patrimonialismo. Heredan los cargos a sus hijos, hermanos, sobrinos, amigos, asesores jurídicos, amadas o amados, etc.

Corporación del partido de Estado. Como sector obrero del PRI, negociaban cuotas de representación parlamentaria o de gobierno.

Enriquecimiento económico. Prebendas económicas del Estado y de las corporaciones patronales, además de la apropiación ilegal de las cuotas sindicales.

Funciones:

Organización del consenso mediante la administración política del contrato colectivo de trabajo (plazas, salarios, prestaciones [vivienda y salud], pensiones, escalafones, tabuladores y manuales de puestos y funciones) y uso político de la violencia (grupos armados propios, policía y ejército) como medio destructor de toda oposición sindical democrática.

Organización del apoyo y sometimiento de las y los trabajadores a las políticas del Estado (principalmente a la política laboral).

Organización de fuerzas de choque en contra de los disidentes políticos (obreros, clases medias, campesinos, estudiantes y otros).

Organización del apoyo electoral al partido del Estado, incluidos los fraudes en los distritos electorales.

Operación como aparato de hegemonía, difusor de la ideología dominante (la ideología de la revolución mexicana y del neoliberalismo).

Independencia y control sindical, 1946 -1952

En el sexenio del gobierno de Miguel Alemán Valdés se ejecutó una política económica y laboral contraria a los intereses de los trabajadores. Modernización de algunas empresas del sector paraestatal y despidos, control salarial, devaluación del peso y alza del costo de la vida, fueron algunas de las medidas que se aplicaron, entre 1946 y 1948, y a las que se opuso, con todas sus fuerzas, el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM).

1. La Central Única de Trabajadores.

La lucha por la hegemonía en el movimiento obrero –protagonizada por las direcciones sindicales del STFRM y de la CTM– hizo crisis en 1947, días antes de la realización del IV congreso cetemista, haciendo que el sindicato ferrocarrilero abandonara dicha confederación y convocara a la formación de una nueva organización sindical: la Central Única de Trabajadores (CUT).

La constitución de la CUT fue, en su momento, un hecho importante. Inicialmente afilió a ferrocarrileros,

electricistas, telefonistas y tranviarios, entre otras fuerzas, y más tarde a los sindicatos minero y petrolero.

Fiel a su orientación clasista, el STFRM organizó desde la CUT –y a través de ésta– grandes manifestaciones



Detalle del cartel conmemorativo al 60 aniversario del movimiento ferrocarrilero, pieza de Mauricio Gómez Morin.

obreras y populares en contra del alza en el costo de la vida y en oposición al Plan Clayton. Impulsó igualmente, a mediados de 1948, una intensa campaña en contra de la devaluación del peso y una convocatoria para la formal constitución de una gran central obrera, los días 3, 4 y 5 de diciembre de ese año.

2. El “charrazo” de 1948.

Para eliminar la oposición obrera a su política, el gobierno de Miguel Alemán Valdés decidió aplastar al sindicato ferrocarrilero. Sus propósitos se vieron favorecidos por la división interna originada en 1945 (separación temporal de trenistas y caldereros) y por la inconformidad de los trabajadores ferrocarrileros respecto de la gestión sindical.

Las acciones del gobierno para someter al STFRM comenzaron el 28 de agosto de 1948, cuando Jesús Díaz de León, secretario general de la organización, acusó ante la Procuraduría General de la República a Valentín Campa y al propio Luis Gómez Z. por un supuesto desfalco de cien mil pesos. En respuesta, el 13 de octubre el Comité Ejecutivo General y el Comité de Vigilancia y Fiscalización del STFRM acordaron la suspensión temporal del secretario general por “querer dividir al sindicato en complicidad con el gobierno”. Al día siguiente, Jesús Díaz de León, apoyado por el ejército y la policía, tomó por asalto las oficinas generales. Una vez ocupados los locales sindicales se instrumentó una campaña supuestamente moralizadora que encontró apoyo en las secciones locales. Mientras tanto, la Secretaría del Trabajo reconoció a Díaz de León como secretario general del sindicato y depuso a Quintana Medrano, quien había sido asignado para sustituirlo.

Para el 26 de octubre, Luis Gómez Z. y otros dirigentes del sindicato ferrocarrilero estaban ya en la cárcel, consumándose de esta manera, en trece días, el “charrazo” del gobierno alemanista.

3. El “charrismo”, un nuevo sistema estatal de dominación sindical.

Frente a la ofensiva del Estado, los sindicatos aliados al STFRM –mineros, petroleros, telefonistas y otros– poco pudieron hacer. Abatido el organismo más activo, con una parte de sus dirigentes encarcelados y con la otra ocultándose de la policía, los otros sindicatos no pudieron resistir. Tras el sometimiento del sindicato ferrocarrilero todo terminó. La integración subordinada de los sindicatos nacionales de industria al sistema de dominación sindical corporativo se impuso. Eran los últimos días del mes de octubre de 1948.

Controlado el STFRM, el gobierno alemanista puso en práctica un conjunto de medidas destinadas a consolidar su dominación sobre los ferrocarrileros:

- a. Los dirigentes representativos de corrientes sindicales fueron encarcelados o expulsados del sindicato. Luis Gómez Z. permaneció en prisión varios meses. A Valentín Campa se le improvisó un proceso por un inventado “desfalco” de 206 mil pesos que, se decía, se había gastado en la organización de la CUT, y por un supuesto acto de sabotaje en Guadalajara; por estos delitos inventados se le sentenció a más de cuatro años de prisión. Otro tanto ocurrió con Rogelio Flores Zaragoza, secretario de organización del STFRM, quien acusado de complicidad con Campa también fue encarcelado.
- b. El control de la empresa sobre los trabajadores se reforzó con diversas modificaciones contractuales. Manuel R. Palacios, nuevo gerente de los Ferrocarriles Nacionales, planteó un conflicto de orden económico ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. Las modificaciones contractuales impuestas al sindicato autorizaron a la empresa a cubrir o no las plazas vacantes, según su criterio; a suprimir divisiones, talleres y corridas de trenes; a doblar la jornada del personal, etc.
- c. Las estructuras de representación sindical se modificaron igualmente, en atención a las nuevas necesidades de control. En las delegaciones y secciones dejaron de celebrarse elecciones, imponiéndose en su lugar la rotación de los puestos sindicales entre un reducido grupo de burócratas sindicales designados directamente por el gobierno.
- d. Para consagrar el nuevo orden sindical se fomentó la corrupción y la desmoralización de los trabajadores. Los derechos laborales y sindicales fueron sometidos al manejo político de la burocracia sindical recientemente formada. La más mínima disidencia fue acallada; la cláusula de exclusión fue usada una y otra vez, lo mismo que la policía y el ejército, mientras que jefes y oficiales aplicaban sistemas disciplinarios sumamente arbitrarios. Para 1952, luego de cuatro años de “charrismo”, el control del Estado sobre los trabajadores y el sindicato ferrocarrilero era un hecho consumado.

Resistencia y acumulación de fuerzas, 1953 -1957

Entre 1953 y 1957 se produjeron la resistencia sindical y la acumulación de fuerzas que darían origen a la movilización general de 1958. El movimiento tortuguista de 1954, el movimiento de las oficinas de Balderas en 1955 y el movimiento de la sección 15, en 1957, son tres de las expresiones de lucha más relevantes.

Insurgencia ferrocarrilera de 1958-1959

En noviembre de 1957, la asamblea de la sección 15 (DF) acordó luchar por aumento en los salarios, nombrando a una comisión para llevar a cabo el estudio técnico correspondiente. Terminado el estudio, la asamblea obligó al ejecutivo local a llevarlo al ejecutivo general. Frente a la pasividad de ambos niveles de representación, la comisión técnica se dirigió a todas las secciones del sindicato proponiéndoles la lucha por el aumento salarial. La sección 27 de Torreón, primera en responder, tomó un acuerdo para exhortar a todos los ferrocarrileros del sistema a luchar por un aumento general de 350 pesos mensuales por trabajador y nombrar para tal fin una comisión pro-aumento de salarios, además de invitar a las demás secciones a hacer lo mismo y a reunirse en la Ciudad de México el 2 de

mayo de 1958.

Reunidos en Tierra Blanca (sección 25), los comisionados de la 13 de Matías Romero, la 12 de Jalisco, la 26 de Tonalá y la 28 de Veracruz acordaron secundar las propuestas de la 27 de Torreón, informar de su decisión a las demás secciones y pedirles que también nombraran a sus delegados. Afirmativamente, las secciones, una tras otra, tomaron los acuerdos propuestos y procedieron a nombrar las comisiones pro-aumento.

El 2 de mayo de 1958, se constituyó en la ciudad de México, tal y como habían acordado los trabajadores, la Gran Comisión Pro-Aumento General de Salarios. El comité ejecutivo del “charro” Samuel Ortega la disolvió y sin atender a la demanda de aumento salarial de 350 pesos, el 20 de mayo entregó al gerente general de los FN de M, Roberto Amorós, un pliego de peticiones con la demanda de sólo 200 pesos. Y aceptando esperar dos meses para recibir una respuesta a lo demandado.

1. Los trabajos de la Gran Comisión y el Plan del Sureste.

Frente a esta política de su dirigencia, los delegados de las secciones del sureste pasaron a dirigir la lucha por el aumento salarial de 350 pesos. La sección 13 de Matías Romero esbozó un plan de lucha que comprendía cinco grandes acuerdos:

- Rechazar los 200 pesos propuestos por los dirigentes “charros” y el plazo de 60 días concedidos a la empresa.
- Aprobar el aumento de 350 pesos acordado por la Gran Comisión Pro-Aumento General de Salarios.
- Deponer al comité ejecutivo local y al comité local de vigilancia y fiscalización y elegir a los sustitutos.
- Emplazar al Comité Ejecutivo General del sindicato a reconocer a los nuevos dirigentes y a exigir a la empresa el aumento de 350 pesos.
- Designar una comisión para unificar a las secciones del sureste alrededor de estos acuerdos.

2. Los paros de junio de 1958.

De conformidad con lo acordado, ocuparon el edificio sindical de la sección 13 y dieron posesión al comité ejecutivo local por ellos elegido. El 11 de junio, la sección tomó un acuerdo más: si para el 25 de junio la empresa no había concedido los 350 pesos mensuales de aumento y el Comité Ejecutivo General no había reconocido al nuevo comité ejecutivo de la sección 13, los trabajadores iniciarían a las diez horas del día 26 un paro de labores de dos horas diariamente, hasta quedar solucionado el problema.

Con estos acuerdos de la sección 13, la lucha por el aumento salarial se transformó en lucha por la democracia sindical. En el marco del corporativismo sindical imperante, la democracia sindical se cargó de significado político y produjo dos de los rasgos más significativos del movimiento ferroviario: la participación masiva de los trabajadores y su inclinación a construir y sostener sus propios órganos de poder y representación sindical, paralelos al poder y a la representación institucional usurpados por el “charrismo” y el Estado.

3. Paros y democracia sindical.

A las diez de la mañana del día 26 de junio de 1958 el sistema ferrocarrilero quedó paralizado, se suspendieron durante dos horas las actividades de oficinas, talleres y trenes en camino. El segundo paro se produjo el 27 de junio, con una duración de cuatro horas. Al mismo tiempo, comenzó el desmantelamiento del poder de los charros. En varias secciones, los comités ejecutivos locales fueron desconocidos. El 28 de junio el paro fue de seis horas. El 29 de ocho horas. El 30 de diez horas. En este punto, el presidente de la República decidió intervenir de manera directa.



*Detalle del cartel
conmemorativo al 60
aniversario del
movimiento ferrocarrilero,
pieza de
Mauricio Gómez Morin.*

El primero de julio el presidente de la República y la representación de los trabajadores insurgentes acordaron un aumento de 215 pesos mensuales a 58 mil 578 trabajadores de los FNM y cien pesos mensuales para ocho mil 647 trabajadores jubilados, a partir de ese mismo día.

4. Los paros de julio y agosto.

Debe subrayarse que, para el primero de julio, en 22 de las 29 secciones había nuevos comités ejecutivos locales. Sobre esa base, la Gran Comisión resolvió desconocer al Comité Ejecutivo Nacional.

El 8 de julio, Samuel Ortega Hernández renunció a su puesto y lo cedió a Salvador Quezada Cortés. La maniobra, sin embargo, no fructificó. No impidió que se instalaran dos convenciones ferrocarrileras y que el 14 de julio la Convención Democrática eligiera a Demetrio Vallejo Martínez como nuevo secretario general, y que con esta decisión diera remate al proceso constitutivo de un órgano central de poder sindical paralelo.

El 23 de julio, el ejecutivo vallejista le comunicó a la empresa que si para las diez horas del día 26 de julio no reconocía al comité ejecutivo general y a los comités ejecutivos locales los ferrocarrileros pararían sus labores en todo el sistema ferrocarrilero. El 26 de julio, en efecto, los ferroviarios suspendieron por dos horas sus labores. El gobierno ofreció discutir. Se suspendieron los paros y se abrió un periodo de negociación de 72 horas. No hubo acuerdo. Los paros se reanudaron el 31 de julio. El 1 de agosto el paro fue de tres horas. El 2 de agosto el paro fue de cinco horas. El gobierno desató la represión sobre los ferrocarrileros en todo el país. Pero estos no se rindieron. Estallaron la huelga general. El 3 de agosto la huelga nacional siguió inamovible. El 4 de agosto el gobierno cedió, se abrieron las negociaciones. La huelga general siguió el día 5 de agosto. Para el 6 de agosto la batalla estaba ganada. El gobierno aceptó que se convocara a elecciones en un plazo no mayor de quince días.

Del 12 al 20 de agosto se celebraron las elecciones. El resultado de las mismas arrojó para Demetrio Vallejo la cantidad de 59 mil 758 votos. Para el candidato del gobierno, José María Lara, nueve votos. El movimiento

democratizador había triunfado. Las masas habían impuesto su voluntad al Estado y al capital. El 27 de agosto se llevó a cabo el cambio de dirección sindical. El nuevo Comité Ejecutivo del sindicato ferrocarrilero quedó conformado por Demetrio Vallejo, secretario general; Gilberto Rojo Robles, secretario de Organización y Educación; J. Antonio Meza Antúnez, tesorero; Lauro Bonilla Guzmán, secretario de Ajustes por Oficinas; J. Trinidad Estrada Castillo, secretario de Ajustes por Trenes; Jesús Rangel Maldonado, secretario general de Ajustes por Alambre; Antonio Sánchez R., secretario general de Ajustes por Talleres; José María Márquez, secretario general de Ajustes por Vía y Enrique Santos Gaona, apoderado general.

5. Ofensiva del Estado y derrota ferrocarrilera.

Después del 27 de agosto, el Estado se dedicó a crear y organizar las condiciones necesarias para recuperar el control sobre el sindicato. Su política se orientó en tres direcciones: a) unificó a los “charros” (Luis Gómez Z., Manuel Moreno Cárdenas y David Vargas Bravo) en contra del ejecutivo vallejista, b) impulsó una intensa campaña de medios para crear una opinión pública adversa al sindicato ferrocarrilero y c) rompió el sistema de alianzas sindicales vertebradas por el movimiento ferrocarrilero. Esto último porque cooptó a la corriente modernizadora (SME-FNTICE), reprimió a los maestros del Movimiento Revolucionario del Magisterio (MRM), promovió la expulsión de los dirigentes petroleros disidentes de la sección 34 y aplicó la cláusula de exclusión a los dirigentes de la corriente democratizadora del sindicato telefonista.

Esta política del Estado tuvo éxito; para diciembre de 1958, entre sus logros estaban: organizar una oposición sindical “charrista” al interior del sindicato; crear la división en el comité ejecutivo nacional, romper el sistema de alianzas obreras de la insurgencia democrática y, mediante el sindicalismo oficial, controlar la eventual movilización de los trabajadores sometidos al sistema de dominación sindical.

En febrero de 1959 las revisiones contractuales fueron usadas por el Estado para aislar políticamente al sindicato. Apenas firmado el convenio el Estado, por medio de la empresa, inició una fuerte campaña de prensa en contra de la dirección y la organización sindical. Con la represión y la derrota ferrocarrilera de marzo de 1959 concluyeron, finalmente, siete meses de contrainsurgencia estatal.

6. Represión y reinstalación del “charrismo”.

Aplastada la huelga, el Estado despidió a los trabajadores más combativos, mantuvo encarcelados por años a los representantes sindicales fieles a su clase e hizo todos los esfuerzos necesarios para consolidar la reinstalación del “charrismo”. El 28 de marzo se formó una comisión representativa, el “cuadrilátero”, que de inmediato procedió a desconocer al Comité Ejecutivo General presidido por Vallejo y a formar comisiones representativas análogas, es decir, “charras”, a fin de destituir a las representaciones sindicales foráneas y establecer su control. Dos días después, la gerencia de la empresa y la Secretaría del Trabajo le otorgaron su reconocimiento y apoyo al “cuadrilátero”. Para el 6 de abril, el “cuadrilátero” instaló la VII Convención General Extraordinaria del STFRM. Desconoció al Ejecutivo General de Vallejo y nombró un nuevo Comité Ejecutivo encabezado por Alfredo Fabela. El día 11 del mismo mes, la Secretaría del Trabajo reconoció oficialmente al nuevo Comité Ejecutivo Nacional del STFRM.

Al retomar los charros el poder, los mecanismos de control obrero abolidos por la insurgencia ferroviaria fueron puestos en vigor nuevamente. Se autorizó a la empresa para hacer uso de la cláusula 180, modificada en la última revisión del contrato correspondiente a los trabajadores de los Nacionales, que ponía en manos de ésta la facultad de suprimir puestos, reducir salarios, cambiar residencias y demás, sin tomar en cuenta a los trabajadores. Los estatutos aprobados por los delegados auténticos de los trabajadores en la VI Convención Sindical Extraordinaria fueron derogados. Como broche de oro, el STFRM fue integrado al Partido Revolucionario Institucional (PRI) y al Bloque de Unidad Obrera (BUO)

El ejercicio práctico de la democracia obrera en el STFRM transitó entonces de la represión a la reinstalación de la dominación corporativa, pasando por una resistencia obrera vencida. Esta fue una fase de transición que empezó en abril de 1959 y terminó en 1961. Fue un periodo en el que el Ejecutivo General presidido por Alfredo A. Fabela dominó con base en terror y represión: “agentes especiales”, despidos y supresión de derechos sindicales.

Un periodo en el que la resistencia de los trabajadores cobró vida en el Consejo Nacional Ferrocarrilero (CNF).

7. Consolidación del “charrismo”.

En las elecciones de 1961, Luis Gómez Z. fue rehabilitado e impuesto por el gobierno de Adolfo López Mateos



Imagen de portada de Unificación ferroviaria, órgano oficial del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, número 400, octubre de 1958.

en el Ejecutivo General del STFRM. Con más experiencia política, Luis Gómez Z. dividió al Consejo Nacional Ferrocarrilero y colocó a la oposición obrera en una situación de impotencia durante el resto de la década de los sesenta.

Balance y perspectivas

¿Cuáles son las características generales del movimiento ferrocarrilero de 1958–1959?

1ª. Es un movimiento de masas que, en la medida en que se desarrolló, fue provocando el desmantelamiento de las estructuras de dominación y control sindical estatal, al tiempo de estructurar órganos de poder laboral paralelos.

2ª. La movilización de los trabajadores se produjo desde las regiones, las secciones y los procesos mismos del trabajo y de la vida sindical.

3ª. La democracia y la independencia sindicales se expresaron abiertamente y con claridad, como problemas de definición de poder político.

4ª. El movimiento ferrocarrilero planteó, aunque no pudo llevarla a cabo, la reformulación de los sistemas de alianzas de las fuerzas sindicales. Lo que apuntaba en una dirección que buscaba la modificación de las relaciones corporativas de Estado–sindicato.

5ª. Las Jornadas ferrocarrileras de julio y agosto de 1958 y las huelgas de febrero y marzo de 1959 mostraron que el “charrismo” no tiene vida propia, sino que es parte fundamental de la dominación orgánica, con lo que lo “sindical” es a un mismo tiempo “político” y razón por la cual su supresión es, o debe ser, una lucha simultánea en contra del sistema sindical y del sistema político del que forma parte, y en la que lo puramente gremial y sindical tiene posibilidades limitadas de victoria, que la impelen a recolocarse nacionalmente y en el espacio de las relaciones políticas.

6ª. El movimiento ferrocarrilero de 1958–1959 hizo patente que la democracia y la independencia de los sindicatos nacionales de industria son problemas de definición de poder, y que en tal virtud deben ser abordados y resueltos en términos de correlación de fuerzas, o sea, de organización política.

7ª. La derrota del movimiento ferrocarrilero de 1958–1959 puso en crisis a la “izquierda mexicana”. Ni el Partido Comunista Mexicano (PCM), ni el Partido Popular (PP) o el Partido Obrero Campesino Mexicano (POCM) constituían el partido político que los trabajadores necesitaban para librar sus luchas cotidianas. No existía. Organizarlo era, para los trabajadores, una tarea histórica. Lo sigue siendo.

Las enseñanzas del movimiento ferrocarrilero de 1958–1959, derivadas de lo antes dicho, se pueden resumir en:

El uso de la huelga general como método de acción clasista de masas para derrotar al “charrismo” y democratizar los sindicatos, que en nuestra opinión es el elemento donde radica la importancia histórica del Movimiento Ferrocarrilero. Sesenta años después de las luchas ferrocarrileras, esta enseñanza proletaria sigue vigente. El “charrismo” es un elemento general del sistema de dominación sindical corporativo del Estado capitalista sobre el conjunto de los trabajadores mexicanos.

Es necesario –en la hipótesis de que la emancipación de los trabajadores tiene que ser obra de los trabajadores mismos– enfrentar dicho sistema de dominación (“el charrismo”), a partir de un bloque obrero nacional fundado en un sólido sistema de alianzas de los explotados y oprimidos por el capital y su Estado.

La reflexión teórica sobre la relación sindicato /Estado capitalista; sindicato/partido político; clase social/ ciudadano y límites y posibilidades de la acción obrera en la democracia liberal.

El movimiento ferrocarrilero de 1958–1959 abrió con su movilización el debate sobre estos problemas y estableció,

de hecho, la posibilidad práctica de la superación positiva del gremialismo del movimiento sindical y de su desarrollo político, recordándonos que una clase social dominada sólo puede ser dominante a condición de convertirse en Estado político.

Bibliografía

Alonso, Antonio, El movimiento ferrocarrilero en México 1958/1959, ERA, México, 1972, p. 196.

Aroche Parra, Miguel, La derrota ferrocarrilera de 1959 (Aportes para un análisis objetivo de las últimas grandes luchas obreras), Editora y Distribuidora Nacional, México, s. f., p. 64.

_____, Unidad antimperialista, unidad proletaria, Claves Latinoamericanas/Editora y Distribuidora Nacional, México, 1985, p. 189.

Barcena, Santos, La realidad en los ferrocarriles de México, Ediciones de El Coco, México, 1958, p. 60. (folleto).

Cárdenas, Lázaro, Los catorce puntos de la política obrera presidencial, Partido Nacional Revolucionario, 9 de febrero de 1936, p. 3. (folleto).

Cedillo Vázquez, Luciano, ¡Vaaamonos!, Ediciones de Cultura Popular, México, 1979, p. 146.

Comité Nacional de Lucha Obrera Ferroviaria, El movimiento rielero. Situación actual, perspectivas y programa de lucha, lucha obrera ediciones, México, 1965, p. 29. (folleto).

Contrato colectivo de trabajo celebrado entre los Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, México, D.F., 19 de enero de 1959, p. 248.

Domingo, Alberto, La insurgencia obrera (Conferencia pronunciada el miércoles 10 de junio de 1959, en el local de la Asociación Mexicana de Periodistas), 17 de julio de 1959, p. 38. (folleto).

Ferrocarriles Nacionales de México, Convenio celebrado entre Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana el día 26 de febrero de 1959, con el que se dio por revisado el contrato colectivo de trabajo, México, 1959, p. 10. (folleto).

Ferrocarriles Nacionales de México, Convenio de revisión de las cláusulas económicas del contrato colectivo de trabajo, 21 de enero de 1957, México, 1957, p. 51. (folleto)

Ferrocarriles Nacionales de México, Series Estadísticas 1930-1987, México, 1988, p. 83.

Ferrocarriles Nacionales de México, Series Estadísticas 1993, s. f., p. 59.

Garro, Elena, Y matarazo no llamó..., Editorial Grijalbo, México, 1991, p. 135.

Gill, Mario, Los ferrocarrileros, Editorial Extemporáneos, México, 1971, p. 236.

Hernández y Lazo, Begoña, Demetrio Vallejo Martínez. Un luchador social (1910 -1985), Fundación Cultural

Trabajadores de Pascual y del Arte, México, 2011, p. 343.

Lombardo Toledano, Vicente, La situación política de México con motivo del conflicto ferrocarrilero, Partido Popular, México, D.F., 1959, p. 53.

Ortega, Maximino, Bosquejo de la historia del movimiento ferrocarrilero (1890 -1973), Centro de Estudios Políticos/Facultad de Ciencias Políticas y Sociales/UNAM, México, 1979, p. 41. (folleto).

_____, Estado y movimiento ferrocarrilero 1958–1959, Ediciones Quinto Sol, México, 1988, p. 174.

_____, Del Porfiriato al neoliberalismo. Cien años del sindicalismo ferrocarrilero (Ensayos), Cuadernos de Trabajadores Número 14, CENPROS, México, marzo de 1997, p. 68.

Ortega Max y Solís de Alba, Ana Alicia, Estado, crisis y reorganización sindical, Editorial Itaca, México, 1999, p. 212.

_____, La izquierda mexicana una historia inacabada, Editorial Itaca, México, 2012, p. 223.

Padilla Soto, Jesús, A los Ferrocarriles Nacionales se los llevó el tren, Editores de Comunicación, México, 1979, p. 220.

Revueltas, José, Ensayo sobre un proletariado sin cabeza, ediciones de la Liga Leninista Espartaco, México, 1962, p. 261.

Suprema Corte de Justicia de la Nación, Semanario Judicial de la Federación, Sexta Época, Cuarta Sala, Volumen XXI, Quinta Parte, p. 107, Tesis aislada (laboral), “Ferrocarrileros. Contrato laboral, rescisión del, por desobediencia”.

Consultado en: [https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/paginas/DetalleGeneralV2.aspx?ID=276730&](https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/paginas/DetalleGeneralV2.aspx?ID=276730&Clase=DetalleTesisBL&Semanario=0)

[Clase=DetalleTesisBL&Semanario=0](https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/paginas/DetalleGeneralV2.aspx?ID=276730&Clase=DetalleTesisBL&Semanario=0)

Topete, Jesús, Terror en el riel. Del Charro a Vallejo, Editorial Cosmonauta, México, 1961, p. 302.

Vallejo, Demetrio, Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México (Orígenes, luchas y verdades históricas), México, 1967, p. 62.

_____, Demetrio, Breve historia del convenio de febrero 26 de 1959, s.f., Movimiento Sindical Ferrocarrilero, p. 10. (folleto).

_____, La monstruosidad de una sentencia y Mis experiencias y decepciones en el palacio negro de Lecumberri, 1969, p. 305.

_____, ¡Yo acuso!, Editorial Hombre Nuevo, México, 1973, p. 78.

_____, Cartas y artículos desde la cárcel 1960–1970, Editorial Posada, 1975, p.283.

Varios, Los ferrocarrileros hablan, Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero/Instituto de Ciencias/ Universidad Autónoma de Puebla, México, 1983, p. 202.

*Este texto forma parte de la conferencia dictada en la ciudad de Puebla el 25 de septiembre de 2019, en el marco de la segunda jornada conmemorativa por el 60 aniversario del movimiento ferrocarrilero de 1958-1959, celebrada en la sede del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.



MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 37, septiembre – diciembre 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.