

Tierra Ferroviaria

El turno de los anónimos: una aproximación a la participación de las bases en las movilizaciones ferrocarrileras de 1958-1959

Román Moreno Soto

Coordinador del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Contacto: rmorenos@cultura.gob.mx

Resumen

En el presente trabajo se presenta una primera aproximación a los expedientes del personal que se resguardan en los acervos del Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) como fuentes valiosas para el estudio de la participación de los trabajadores, que aún siguen siendo “anónimos” en relación con las movilizaciones ferrocarrileras de 1958-1959. La conclusión es que no siempre el papel de la “masa de trabajadores” se correspondió con las interpretaciones hechas por la historiografía del tema, relacionada más bien con estudios de los líderes del movimiento.

Palabras Clave: México, Desarrollo Estabilizador, Sindicatos, Ferrocarrileros, Archivos.

Abstract

The present work tries to present a first approximation to the personnel files that are protected in the collections of the Historical Archive of the Railway Documentation and Research Center (CEDIF) as valuable sources for the study of the participation of the workers who they are still «anonymous» in relation to the rail mobilizations of 1958-1959. The conclusion is that not always the role of the «mass of workers» corresponded to the interpretations made by the historiography of the subject related rather to studies of the Movement leaders.

Keywords: Mexico, Stabilization Development, Unions, Railroads, Archives.

Introducción

El movimiento ferrocarrilero de 1958-1959 es, sin lugar a dudas, uno de los episodios más importantes de la historia contemporánea de nuestro país. Su relevancia no sólo radica en que la organización obrera contaba entonces con cerca de sesenta mil miembros que se unieron al mismo, sino porque el movimiento sindical ferrocarrilero independiente, encabezado por Demetrio Vallejo, fue el más significativo, democrático y combativo en una época caracterizada por convulsiones a la vista de la sociedad mexicana.

El movimiento coincidió con diversas circunstancias políticas y económicas que pusieron de manifiesto el autoritarismo y la intrínseca desigualdad social producto de la modernización del llamado milagro mexicano, ya que sus frutos no alcanzaron a la mayoría de la población. Basta recordar que 10% de la misma acaparaba la mitad del ingreso nacional, en tanto que el 90% restante debía lidiar con las consecuencias de las desigualdades y de la corrupción, lo cual contradecía la retórica oficial. Tomando en cuenta estos datos se entienden tanto las causas que determinaron el estallamiento del movimiento, como las que llevaron al gobierno a su represión y la consecuente derrota.

De esta forma, el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959 da perfecta cuenta de las principales contradicciones y de los rasgos definitorios de nuestra sociedad, pese a ello, o quizá justo por eso, se trata de un suceso que debe ser estudiado, ya que en las páginas de nuestra historia no se refleja su importancia, sino, por el contrario, parece haberse dejado en el olvido. Situación que se corrobora al revisar la escasa producción historiográfica sobre el tema,¹ el cual aún no ha sido trabajado de manera profunda en el contexto mundial de la época, concretamente en el estigma anticomunista, y tampoco se ha dado cuenta de la forma de participación de las bases, sino sólo de los líderes.

Además, algo que se manifiesta decisivo en el movimiento es su tránsito de la periferia al centro, es decir, surge en una región del país que desde siempre ha presentado condiciones de vida pobres en extremo: el sureste. Sin embargo, el trabajo historiográfico que se ha desarrollado hasta nuestros días pone énfasis en la dinámica nacional, en los conflictos que acaecieron en la Ciudad de México y sus áreas circunvecinas, pero poco sabemos acerca de cómo se vivieron los paros y las huelgas, o de cómo se dio la represión del ejército en las diversas ciudades ferrocarrileras. A estas inquietudes, se suma el cuestionarse, después de la represión y el encarcelamiento de los líderes ferrocarrileros, cuáles fueron los mecanismos de cooptación y resistencia de las bases,² es decir, aún quedan por responder múltiples y variadas interrogantes.

En este sentido, el objetivo de este artículo es presentar una primera aproximación a los expedientes del personal que se resguardan en los acervos del Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) como fuentes valiosas para el estudio de la participación de los trabajadores que aún siguen siendo “anónimos”, en relación con las movilizaciones ferrocarrileras de 1958-1959. Está dividido en cuatro apartados, en el primero se esboza un panorama de México en la época de los cincuenta del siglo pasado, tomando como elemento central la implementación de la política del desarrollo estabilizador; en el segundo se describe una situación del movimiento obrero y los grupos de izquierda, en relación con las medidas de estabilización y control político del Estado mexicano en la época; en el tercero se hace un recorrido por los aspectos más importantes de las movilizaciones de los ferrocarrileros en 1958 y 1959; para cerrar con un cuarto apartado sobre los expedientes del personal que se resguardan en el CEDIF y su relevancia para el estudio de la participación de la base de trabajadores en los paros de 1959 y las consecuencias posteriores.

1. El desarrollo estabilizador como escenario

México inicia la década de los cincuenta del siglo XX con una aguda concentración del ingreso y en una dinámica de inversión cada vez más dependiente del exterior. Al combinarse estos procesos con los reajustes de la economía mundial después de la Guerra de Corea (1950-1953) se conformaron fuertes tendencias depresivas dentro del modelo de sustitución de importaciones, por lo que a partir de 1954 y hasta 1970, la intervención del Estado se organizó con base en la puesta en práctica de una política económica y social a la que se le denominó Desarrollo Estabilizador³ y cuyo objetivo era lograr el crecimiento económico por la vía de la estabilidad, esta última entendida no como un fin en sí mismo, sino como una condición indispensable para lograr un desarrollo económico y social sostenido, que mantuviera el proyecto de industrialización.

En ese contexto, la administración del presidente Adolfo Ruíz Cortines (1952-1958) visualizó que la clave para

el “reordenamiento de las cosas” se encontraba en la reactivación de la economía. Ésta fue, tal vez, la razón más importante que justificó, desde la óptica oficial, la devaluación de 1954, ya que por medio del estímulo a las exportaciones más competitivas en el mercado internacional permitió promover un nuevo periodo de sustitución de importaciones que, durante los primeros años de la década, parecía casi agotado.

La magnitud de la devaluación fue de 44.5%, al pasar la paridad de la moneda nacional respecto al dólar de 8.65 a 12.50 pesos. Si bien la medida adoptada fue acertada, desde un punto de vista económico, ya que durante el segundo semestre de 1954 (la devaluación se decidió en el mes de abril) se inició una recuperación franca de la economía, el impacto que tuvo sobre el poder adquisitivo obrero fue de graves consecuencias, al reducirlo todavía más. De acuerdo con una estimación al respecto, entre abril y diciembre del año en cuestión el cambio porcentual en el costo de la vida llegó a 22.9% y como la recuperación de los salarios reales en promedio no alcanzó más de 5.6%, puede concluirse un fuerte descenso en el poder adquisitivo de los sectores asalariados.⁴

Así, a partir de 1955 es posible observar que:

“a) la inversión extranjera es un apoyo básico de la estrategia de crecimiento económico nacional; b) se define una política de control de precios y de restricción relativa del gasto público que resulta sumamente efectiva en el control de la inflación; se empezó a detener la vertiginosa alza del costo de la vida; c) un crecimiento económico que, sin dejar de tener fluctuaciones, tiende a ser más alto y sostenido; d) se inicia una recuperación salarial que, si bien no muy elevada, rompe con la tendencia imperante de casi congelamiento en este renglón.”⁵

Los principales resultados alcanzados por la aplicación de esta política económica se pueden resumir en un Producto Interno Bruto (PIB) que para el periodo de 1958-1970 tuvo un incremento promedio anual de 7.3%, mientras que el crecimiento del PIB per cápita fue de 3.4%, lo que ubicó al país como la economía número 16 del mundo, cuando en 1950 se ubicaba en el lugar número 20.⁶

Este crecimiento económico se logró acompañado con estabilidad de los precios internos. En ese sentido, la tasa de inflación promedio durante el periodo de ubicó en 4.9%, además, el empleo en la economía aumentó a una tasa promedio anual de 2.3% superando ligeramente a la tasa de crecimiento de la Población Económicamente Activa (PEA). Mientras que los salarios mínimos en términos reales crecieron en 6.5% promedio anual en el periodo, y por tanto su poder adquisitivo en términos de una canasta básica se triplicó. El crecimiento promedio anual de la industria fue de 7.7% y el de las manufacturas de 8.3%, tasas que superaron las registradas por los sectores de servicios y agropecuario.

En contraparte, los déficit de la cuenta comercial y corriente de la balanza de pagos crecieron a una tasa media anual de 15.1% y 9.7% respectivamente, al pasar de 62.3 millones de dólares (mdd) en 1950 a un mil 38.7 en 1970, para el primer caso, y de 203.2 mdd a un mil 188 millones en el segundo, durante el mismo periodo. En correspondencia, el saldo de la deuda externa del sector público pasó de 23 mdd en el año de 1950 a 4 mil 264 millones en 1970. Sin embargo, pese a los notables avances registrados en el periodo, la política del desarrollo estabilizador provocó dos problemas importantes y vitales en el origen del freno al futuro crecimiento económico del país:

- La acentuada desigualdad en la distribución del ingreso y de la riqueza.
- El marcado sesgo antiexportador del aparato productivo, resultado del proteccionismo gubernamental.

De lo hasta aquí expuesto, podemos concluir que los efectos de la política económica del desarrollo estabilizador seguida por el Estado Mexicano habían de traducirse en un déficit presupuestal creciente, sólo paliado en parte por el uso de ahorro externo, es decir, se logró el equilibrio interno a costa de un continuo y permanente desequilibrio externo.

Las inversiones extranjeras para la industria habrían de ganar no sólo mayor influencia, sino que modificarían en muy corto plazo la planta industrial en función de intereses más foráneos que locales y de un consumo nacional reducido, que en muy poco contribuiría a la distribución del ingreso y al empleo. Por lo que se refiere a los trabajadores, podría decirse que los aumentos de salarios no correspondieron a los aumentos en la productividad ni mucho menos al incremento de las ganancias de los empresarios, pese a que en algunas ramas industriales –principalmente transnacionales– los salarios fueron más altos, pero el conjunto de estos trabajadores constituía una apreciable minoría de la PEA del país.⁷

De esta forma, la modernización económica que había transformado un país rural en un país urbano en crecimiento acelerado en todas sus dimensiones, empezando por la demográfica, no había tenido como contrapeso la modernización política. Las condiciones de injusticia eran innegables, a pesar de las promesas estatales para solucionarlas. Los apoyos sociales del “milagro mexicano”, aunque sujetos por la poderosa maquinaria gubernamental, sufrieron un debilitamiento, al igual que las justificaciones demagógicas desgastadas a fuerza de repetirse; y como los canales permitidos de participación política estaban cerrados, una considerable parte de la población inconforme, tanto con las medidas políticas como con los efectos de las medidas económicas del desarrollo estabilizador, optó, en diferentes momentos y por diversas vías, por abrirse su propio espacio de expresión y participación.

De modo que la estabilidad fue el objetivo central y ocupó un lugar primordial en la visión política de los sexenios del periodo del desarrollo estabilizador: Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958), Adolfo López Mateos (1958-1964) y Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970), cuyos gobiernos se condujeron bajo la premisa de la estabilidad política. Es importante tener en cuenta que en esta época “estabilidad política” quería decir no ausencia del conflicto, sino su aislamiento y control para resolverlo, pero siempre sobre la base de que no rebasara los cauces de la ley ni atacara la dignidad del gobierno.⁸

Para esa época, la vida política nacional estaba controlada por medio de organizaciones (los sectores del partido, sindicatos, partidos minoritarios, etc.).⁹ Sin embargo, es en este periodo cuando se afianza el sistema de control en México, el cual, «no necesariamente se ejerció por la vía coercitiva sino utilizando instrumentos más sutiles de control, al menos mientras no parecía estar en peligro la estabilidad, la estandarización y manipulación de las conciencias, la generalización del conformismo y la apatía, la aceptación sin protesta del orden, la difusión publicitaria de mitos consagratorios del estatus, etcétera».¹⁰

Entonces la negociación puede ser considerada como un factor que media en algunos casos entre la cooptación y la represión. El sistema tendía a cooptar y negociar con aquellos grupos que conservaban algún vínculo con él. Reprimía cuando estos dos procesos fallaban. La represión sin ningún intento previo de cooptar o negociar tenía mayores posibilidades de surgir frente a aquellos grupos que no estaban incorporados al sistema político oficial, se había logrado la estabilidad económica y política. Por lo tanto, el costo social de esa política económica fue elevado, el olvido en el que se mantuvo a la clase trabajadora hizo crecer el descontento y, al final del sexenio ruizcortinista, éste se manifestó a través de múltiples movimientos.¹¹

2. La situación del movimiento obrero y los grupos de izquierda

Los años cincuenta fueron el periodo más difícil para la izquierda mexicana, desde la represión de principios de los treinta.¹² Como analizamos en el apartado anterior, en este periodo hubo grandes cambios económicos y sociales que transformaron a la sociedad mexicana, sin embargo, su importancia no fue plenamente registrada en la conciencia colectiva y la práctica de la izquierda mexicana, especialmente en el caso del desarrollo del capitalismo agrario desencadenado por la contrarreforma de Alemán, que aceleró la proletarianización del trabajo rural y marginó aún más a los miembros de las comunidades que eran resultado de la reforma agraria, es decir, a los ejidatarios. El

Partido Comunista Mexicano (PCM) ignoró este proceso debido, tal vez, a la influencia y la fuerza de sus vínculos tradicionales con los pequeños propietarios campesinos y ejidatarios de La Laguna y el norte de Sinaloa. Éstos representaban una gran proporción de los miembros del partido, y sus organizaciones eran una fuente vital de fondos para su tesorería.¹³

Al principio de la década el movimiento obrero aún resentía el impacto de los “charrazos”¹⁴, que habían debilitado la combatividad de los grandes sindicatos de industria, ferrocarrilero, minero y petrolero. Símbolo de este cambio en términos de la lucha de clases fue la derrota que sufrieron en 1950 las prolongadas y muy combativas huelgas de los mineros del carbón de Coahuila, en Cloete, Palau y Nueva Rosita, con la que se consumó el sometimiento final del, una vez orgullosamente independiente, Sindicato Industrial de Trabajadores Mineros Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana (SITMMSRM).¹⁵ La militancia obrera empezó a declinar a partir de 1952 y se ha dicho, de manera no del todo convincente, que la tendencia fue particularmente evidente en el periodo 1955-1956, años de relativa “tranquilidad obrera”. Los salarios reales siguieron bajando durante la primera mitad de la década, aunque a un ritmo mucho menos violento que en los años cuarenta, y se estabilizaron alrededor de 1955. Como vimos, la devaluación del peso en 1954 creó tensiones, pero fueron eficazmente resueltas mediante una mezcla de concesiones salariales y maniobras de las direcciones sindicales.

Desde 1957 y hasta el final de la década, una serie de movilizaciones obreras pusieron en jaque al modelo existente de relaciones entre el Estado y el movimiento obrero. A partir de la de los electricistas a fines de 1956 y la de los maestros de primaria del Distrito Federal en 1957, las acciones huelguísticas abarcaron a importantes sectores de la fuerza de trabajo y se extendieron a los ferrocarrileros, los petroleros, los telefonistas y los telegrafistas en 1958-1959.¹⁶ Sus metas iniciales eran principalmente económicas, pero la situación estratégica de los sectores más afectados y la lógica de la lucha misma llevó a los trabajadores ferrocarrileros y petroleros a ampliar el campo de sus acciones, hasta enfrentarse al charrismo y demandar una mayor democracia interna en los sindicatos.

A pesar de su debilidad, la izquierda no estuvo ausente de estas luchas. No obstante, el pesimismo y la falta de simpatía de algunas figuras partidarias señeras, particularmente en el PCM –donde fue notoria la oposición de Dionisio Encina a los maestros rebeldes de la Ciudad de México en 1958–, un número pequeño, pero críticamente importante de cuadros de ambos partidos comunistas (el PCM y el POCM) participó en el movimiento por la democratización de los sindicatos ferrocarrilero y petrolero en la segunda mitad de los cincuenta. Entre estos hombres destacan sobre todo los militantes del Partido Obrero Campesino Mexicano (POCM),¹⁷ como Demetrio Vallejo, Valentín Campa, Hugo Ponce de León, Alejandro Pérez Enríquez y un número menor de comunistas del PCM. Sin embargo, las concepciones estratégicas y la práctica política de las direcciones, tanto del PCM como del POCM, carecían de firmeza y claridad. La actitud y los consejos de la izquierda a los movimientos ferrocarrileros fueron contradictorios; oscilaban entre llamados a una mayor cautela y la promulgación de consignas espontaneístas radicales.

La izquierda socialista y nacionalista tuvo que enfrentar estos importantes procesos de los cincuenta cuando se hallaba muy profundamente dividida y a la defensiva. El propio Partido Comunista Mexicano, debilitado por el frenesí expulsador de 1940, 1943 y 1948-1949 y lastrado por una dirección insensible a los sentimientos de las bases y al carácter cambiante de la sociedad mexicana, avanzaba tropezando de una crisis a otra.¹⁸ El periódico del partido La Voz de México apareció irregularmente durante gran parte de los cincuenta, el número de miembros se redujo a menos de mil y el Comité Central funcionaba intermitentemente.¹⁹ A partir de 1952, el PCM entró en un periodo de virtual hibernación hasta que un movimiento de reforma, con base en el Distrito Federal, tomó fuerza a fines de 1956 hasta alcanzar su momento definitorio con el histórico XIII Congreso del Partido Comunista Mexicano, en 1960, que marcó el fin de dos décadas de estancamiento y erróneas direcciones en el movimiento comunista, en donde la dirección encinista fue desplazada junto con gran parte del bagaje estratégico e ideológico de los últimos veinte años. Sin embargo, el abandono de ese legado resultaría un proceso largo y contradictorio.

La corriente lombardista del nacionalismo revolucionario, institucionalizada desde 1948 bajo la forma de Partido Popular, tampoco logró darse credibilidad. La adición del término “socialista” en 1969 no consiguió disfrazar sus tácticas y su estilo reformista y oportunista. En el campo internacional, su subordinación a la Unión Soviética superaba a la del PCM. En lo interno, Lombardo seguía refinando la tesis de la revolución democrático- burguesa, antifeudal y antimperialista e ignorando los cambios en la correlación de las fuerzas socioeconómicas y políticas que habían tenido lugar desde 1938.

A principios de los años cincuenta, el Partido Comunista todavía mantenía una actitud acrítica frente al Partido Popular (que había ayudado a fundar) y ante las concepciones estratégicas de Lombardo Toledano. En 1952, por ejemplo, el PCM apoyó la candidatura de Lombardo Toledano en las elecciones presidenciales, aunque su disposición para llegar a un entendimiento con los disidentes comunistas del POCM creó serios problemas durante la campaña. Al final, el PCM dividió sus simpatías igualmente entre la campaña de Henríquez Guzmán y el PP.²⁰ En 1958, los lombardistas se negaron a avalar un candidato presidencial conjunto para las elecciones, y al año siguiente el PP se volvió finalmente contra sus aliados izquierdistas durante el movimiento ferrocarrilero. Ésta fue la gota de agua que, junto con el movimiento de reforma interno de los comunistas, permitió al PCM abandonar su flirteo con Lombardo, que ya duraba veinticinco años.

De modo que los rápidos cambios socioeconómicos y culturales que experimentó México también pusieron en entredicho los viejos supuestos sobre quiénes eran los “protagonistas” de la izquierda. Ya no era posible limitar la visión de la izquierda a las bases tradicionalmente privilegiadas en su discurso: la clase obrera, el campesinado, los intelectuales revolucionarios y la putativa burguesía nacional progresista. Tampoco era seguro que el partido de vanguardia (en sus variedades “proletaria” y “popular”) pudiera seguir dominando el mapa político de la izquierda. En los años sesenta surgirían nuevos “sujetos históricos”. Las luchas populares también adoptarían formas nuevas de movilización y organización, y la izquierda ampliaría masivamente sus fronteras, desarrollaría nuevas sensibilidades y se abocaría a dimensiones de la vida hasta entonces ignoradas por la deformación economicista del socialismo que había practicado durante largo tiempo.²¹



Imagen de portada de Unificación ferroviaria, órgano oficial del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, número 400, octubre de 1958, corresponde al dibujo elaborado por el artista Alberto Beltrán.

3. La movilización ferroviaria de 1958-1959

En 1958, a unos cuantos meses de que el presidente Adolfo Ruíz Cortines terminara su gestión gubernamental, coincidieron una serie de circunstancias políticas y económicas que pusieron de manifiesto la crítica situación por la que atravesaba la mayor parte de la clase trabajadora; en particular, resaltaba el deterioro progresivo que habían experimentado los salarios y prestaciones en general que recibían. Estas condiciones, entre otras, podrían atribuirse a las causas de los movimientos de trabajadores que ocurrieron entre 1958 y 1959, años de gran convulsión para la sociedad mexicana y contexto en el que se desarrolló el movimiento ferroviario.

Si bien, el movimiento de los trabajadores del riel venía gestándose desde 1948, producto del deterioro de sus salarios y las intolerables condiciones de trabajo que las autoridades les imponían, mediante los atropellos y abusos de los dirigentes denominados “charros”, será entre 1957 y 1958, en la coyuntura de la sucesión presidencial, cuando los ferroviarios aprovechen los tiempos políticos para reorganizar su movimiento a nivel nacional.

El 2 de mayo de 1958, por acuerdo colectivo de la base ferroviaria, surgió la Gran Comisión Pro-Aumento de Salarios, representada por líderes de distintas secciones con Demetrio Vallejo al frente, además de Jesús Velázquez, Pedro González, Francisco Sánchez, J. Antonio Meza, Jorge Murillo, Agustín Hinojosa y Servando Haaz. Tuvo como objetivos demandar un aumento salarial de 350 pesos, con retroactividad al 1 de enero de 1958, y destituir a los dirigentes “charros” de los comités ejecutivos locales y nacionales del Sindicato de Trabajadores Ferroviarios de la República Mexicana (STFRM).

Para entonces Samuel Ortega ejercía el cargo de secretario general del STFRM, mientras que Roberto Amorós era el gerente general de Ferrocarriles Nacionales de México. Ambos se negaron a atender las demandas de la Gran Comisión. Por ello, el 11 de junio de 1958 Vallejo y otros líderes sindicales, a partir del denominado “Plan del Sureste”, plantearon radicalizar el movimiento para presionar aún más a la empresa por medio de paros escalonados, aunque estaban conscientes de que se podría perder todo, pues no existía la garantía de contar con el apoyo de todas las secciones sindicales del país.

Los plazos que se dieron fueron los siguientes: el 25 de junio debía existir una respuesta favorable a la solicitud de aumento salarial retroactivo, de lo contrario, iniciarían el primer paro escalonado el día 26 a las 10:00 am, con una duración de dos horas e incremento de dos por día, hasta llegar al paro indefinido.

El 1 de julio, como resultado de la estrategia de los paros escalonados, el presidente Ruiz Cortines recibió a una comisión de ferroviarios para concederles un aumento salarial de 215 pesos, sin perjuicio de lo que pudiera conseguir el sindicato en la revisión que se llevaría a cabo en noviembre siguiente. Con dicha decisión, implícitamente el primer mandatario de la nación les daba la razón a los paristas y desconocía a Samuel Ortega. Lo que siguió fue convocar a una elección democrática interna del STFRM, en la cual resultó ganador Vallejo, permitiendo con ello la eliminación temporal del charismo sindical. Adolfo López Mateos asumiría el cargo de Presidente de la República, el 1 de diciembre de ese año y con ello una transformación de la correlación de fuerzas.

Para 1959, en Ferrocarriles Nacionales de México las cosas empeoraban ante la negativa patronal de mejorar los salarios. Entonces el movimiento planteó necesario llegar a la huelga para lograr estos beneficios colectivos. La intransigencia de las partes hizo imposible la negociación y se iniciaron los preparativos para que el movimiento estallara el 25 de marzo de 1959, en punto de las 12:30 horas.

La huelga en la industria ferroviaria nacional estalló a la hora prevista, después de un intento fallido de las partes de llegar a un arreglo, que nunca fue concretado. A las 12:30 horas del 25 de marzo de 1959 los trabajadores abandonaron los centros de trabajo y el silencio de los brazos caídos cayó sobre el medio de transporte más



Unificación ferroviaria, órgano oficial del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, número 400, octubre de 1958, p. 8

importante del país. Se dejó de escuchar el clásico silbato de las locomotoras, los trenes dejaron de correr, las oficinas, talleres y estaciones cerraron sus puertas y el silencio de la soledad se dejó sentir en las vías desiertas e interminables. En la tarde vino la respuesta del gobierno federal: a las 16:30 horas se declaró inexistente la huelga por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, ordenándose el regreso de los huelguistas a sus labores en un término no mayor de 24 horas. Las asambleas permanentes de los servidores sindicalizados, guiados e inducidos por Vallejo, tomaron la determinación de no reportarse al servicio, pasando a una huelga general.

El 27 de marzo, el presidente López Mateos dispuso la intervención del ejército para terminar con la rebelión que representaba la postura asumida por los obreros ferroviarios. El mismo día, fueron aprehendidos Demetrio Vallejo y el resto de su ejecutivo general al salir de sus oficinas en el Distrito Federal. 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 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", que el 6 de abril instaló la VII Convención General Extraordinaria del STFRM, en donde 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.

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, periodo en el que Alfredo A. Fabela presidió el Ejecutivo General, subordinando a las bases del Sindicato a partir de una política basada en el terror y la represión, que fue instrumentada mediante los despidos, la supresión de derechos sindicales y el espionaje de los llamados “agentes especiales”.

4. La historia de los “anónimos”: los expedientes del personal

Una movilización social de la magnitud de la lucha de los ferrocarrileros indudablemente alcanzó a repercutir en la relación trabajador-empresa. Este hecho se puede constatar al analizar los expedientes de personal en los que se asienta la historia laboral de cada trabajador, y en donde se encuentran, en algunos casos, reportes que indican cuál fue su participación en relación con los paros convocados por el sindicato, en especial los de 1959.²²

En ese sentido, resultan de gran relevancia los acervos del Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), en donde se encuentra el Fondo de la sección 21 (Puebla) del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), el cual está integrado por la sección Correspondencia general, contenida en 24 cajas con un total aproximado de 550 expedientes. Estos resguardan documentación muy valiosa que hace referencia a los conflictos laborales, gremiales e internos, lo cual para el caso particular de las movilizaciones de 1958-1959 resulta de mucha importancia, ya que ayuda a profundizar sobre el conocimiento con respecto a la participación de las bases, un conglomerado que hasta el momento la historiografía que aborda los temas de los conflictos y los trabajadores ferroviarios ha explorado muy poco, dando preferencia al estudio de los líderes y a la formulación de interpretaciones generales, que restan importancia a los elementos particulares.²³

De este modo, el acervo de los expedientes del personal como fuente para el estudio de la participación de los trabajadores ayuda a sacarlos del “anonimato” y de esta forma profundizar en el conocimiento de las experiencias en relación con las movilizaciones de 1958-1959, en donde no siempre el papel de la “masa de trabajadores” se corresponde con las interpretaciones genéricas de la historiografía del tema. Por ejemplo, existieron trabajadores que no apoyaron los paros e incluso colaboraban con la empresa como “esquiroles”, cubriendo las actividades durante las movilizaciones, situación por la que luego se les otorgaba como recompensa ascensos que no respetaban los derechos adquiridos en el escalafón. Tal es el caso del señor Salvador Velázquez Sáenz,²⁴ ferrocarrilero de Matías Romero, quien de tripulante de locomotoras fue ascendido a fogonero de patio, pese a que cuando presentó sus exámenes para el puesto únicamente tenía trabajados 193 días, es decir, no contaba con el tiempo suficiente para dicho ascenso, como lo especificaban los artículos 5, 7 y 8 del Contrato Colectivo de Similares y Tripulantes de Locomotoras, generando la inconformidad de sus compañeros, que ya se encontraban examinados como Fogonero de Patio y Camino desde el año de 1957 y que hasta 1960 se encontraban sin escalafón. Por esta situación interpusieron una demanda a la Junta de Conciliación y Arbitraje por medio del STFRM, donde se exigían que se les cubrieran las diferencias de salarios que resultaran entre lo que venía percibiendo y lo que percibía Velázquez Sánchez, con motivo a los ascensos indebidos otorgados por la empresa. Sin embargo, el Superintendente de División respondió que “el ascenso en favor del señor Salvador Velázquez fue concedido por instrucciones de la Gerencia General, por haber prestado servicios con motivo de los acontecimientos sindicales de marzo-abril de 1959”.

De lo anterior podemos afirmar que pese a que el STFRM transitó en abril de 1959 de la represión a la reinstalación de la dominación corporativa, en la que el ejecutivo general presidido por Alfredo A. Fabela dominó con base en terror y represión: “agentes especiales”, despidos y supresión de derechos sindicales, la revisión de los expedientes

de personal nos permite observar que existieron ciertas situaciones en las que el sindicato también utilizó la mediación, las dádivas políticas y económicas, lo que permitió a “los charros” controlar las secciones sindicales e implementar acciones que les hicieron perder beligerancia a los trabajadores seguidores de Vallejo. Todo indica que las autoridades del área laboral adoptaron una estrategia de hacer concesiones para, así, evitar la disputa por el control político de los trabajadores.

Sin embargo, hubo algunos trabajadores en donde la mediación del sindicato no fue tan dadivosa. Tal es el caso de Gildardo de Ita Herrera,²⁵ despachador de trenes División Sureste, quien fue detenido en la cárcel de Salina Cruz, Oaxaca, ante lo cual su padre, el señor Adolfo de Ita Carrillo, Despachador de Trenes de la Terminal de Puebla y agremiado de la sección 21, el 25 de abril de 1959 envió un telegrama dirigido a Alfredo A. Fabela, Secretario General del STFRM: “Ruégole informar esta vía, si compañero GILDARDO DE ITA HERRERA, Despachador de trenes División Sureste, sigue detenido en Salina Cruz o salió libre. Familiares dicho compañero reside esta, solicitando informes”.

La respuesta por parte del STFRM fue remitida el 18 de mayo del mismo año:

Estimado compañero:

El compañero Alfredo A. Fabela, Secretario General, en su circular número 11/959 del 8 del corriente mes, expediente F-106-4, en uno de sus párrafos está diciendo a las Secciones del Sistema, lo que sigue:

Respecto de todos los trabajadores que se encuentren privados de su libertad, se ruega a los Secretarios Locales se sirvan enviar los nombres de los mismos a nuestro Jefe del Departamento Legal, remitiendo copia del auto de formal prisión, si el trabajador detenido tiene o no derecho a libertad caucional, si se ha solicitado o si se ha negado; y además, un informe respecto del recurso que se hubiere intentado por el Defensor de oficio o el defensor privado del trabajador en contra de dicho auto de formal prisión, ya sea ante el Tribunal Unitario de Circuito correspondiente o por medio del amparo. El propósito de lo anterior es ayudar en la forma más eficaz a los trabajadores que se encuentren en estos casos. Y por lo que respecta a la libertad caucional si no se ha otorgado por falta de recursos, indicar cuál es el monto de la fianza.

En vista de lo anterior y como usted está interesado en obtener la libertad de su hijo, compañero GILDARDO DE ITA HERRERA, Despachador de Trenes de la División Sureste, quien se encuentra detenido en la Cárcel de Salina Cruz, Oax., es por lo que le suplico atender las recomendaciones del párrafo transcrito, con el propósito de abreviar el trámite del asunto de su citado hijo.

Tenga la seguridad que por lo que toca a esta Secretaría, estamos en la mejor disposición de intervenir para que este asunto se resuelva favorablemente, pero para ello necesito su colaboración, aportando los documentos del caso.

Sin embargo, pese a la aparente disposición del STFRM para mediar y apoyar a la familia de Gildardo de Ita, el 23 de mayo de 1959 el señor Adolfo de Ita envió una misiva al señor Hilario Hernández, Secretario Local de la Sección 21 del STFRM, en donde menciona que:

[...] El compañero Alfredo A. Fabela nuestro Secretario General cuando nos visitó en esta ciudad nos ofreció intervenir y aseguro conseguir la libertad de mi hijo en la segunda semana del mes en curso, como hasta la fecha no se ha logrado y el detenido así como nosotros los familiares estamos sufriendo la pena, moral, física y económica ante tanta injusticia y persecución por el sólo hecho de ser disciplinado a nuestras instituciones, con la presente me dirijo a usted para suplicarle su valiosa intervención ante las personas a quien corresponda para lograr la libertad de mi hijo.

Ante este documento, Hilario Hernández, Secretario Local de la Sección 21 del STFRM, envió una carta a Alfredo A. Fabela, Secretario General del STFRM, con fecha del 1 de junio de este año, cuya respuesta fue la siguiente:

Correspondiendo su atenta de 1° de junio pasado, expediente 21-I-18-C, le participo que a pesar de las múltiples gestiones que he venido realizando con la Gerencia General de los Ferrocarriles Nacionales, no he conseguido la reinstalación del compañero GILDARDO DE ITA HERRERA, Despachador de Trenes de la Terminal de Matías Romero, Oax., a quien tratan los Ferrocarriles de indemnizar, informándome que ya se expidieron los comprobantes correspondientes con tal finalidad.

El documento hace referencia a los procesos de indemnización de personal que realizó Ferrocarriles Nacionales de México mediante lo establecido en el Convenio del 28 de abril de 1959 en su parte “C”, con lo cual en caso de “aceptar” los trabajadores quedaban automáticamente desligados de la empresa al rescindírsele su contrato y de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal del Trabajo vigente en esa época.

En el caso de Gildardo, salió de la cárcel hacia finales de 1959 e intentaron reinstalarlo en sus funciones, sin embargo, a inicios de 1960 fue nuevamente detenido por las autoridades en Matías Romero, “en unión de otros compañeros, por haber provocado nueva agitación”, de modo que “acepto” ser indemnizado en abril de 1960.

El 1 de octubre de 1962, el Comité Ejecutivo General del Sindicato firmó un Convenio con la empresa, mediante el cual se establecía la forma en que los compañeros que fueron indemnizados y jubilados mediante el Convenio del 28 de abril de 1959, a consecuencia de los paros de marzo-abril de 1959, se reintegrarían al servicio activo de los Ferrocarriles Nacionales. Lo anterior se encuentra documentado en el expediente de Ángel Mercado Benítez,²⁶ Albañil “B” en la Casa de Máquinas de San Lázaro, a quien mediante el citado Convenio le hicieron efectivo el pago de la indemnización por rescisión de Contrato de Trabajo por la cantidad de \$15,256.08 con una antigüedad que databa del 2 de noviembre de 1932, quien solicitaba su reinstalación en la sección 21 de la ciudad de Puebla, junto con otros diez compañeros que se encontraban en posibilidad de ser reinstalados:

Tabla 1. Listado del personal con posibilidad de ser reinstalados en la Sección 21

Nombre	Categoría	Derechos
Tomás Rodríguez Páramo	Ayte. Mecánico	5-1942
Ignacio Fierro Rechy	Carret. Estib. Exp.	6-21-45
Antonio Martínez Vallejo	Carret. Estib. Transp.	8-3-38
Gilberto Caballero Carreón	Ayte. Auxiliar	1-20-44
Jesús Hernández Jiménez	Ayte. Moldeador	1-20-44
Manuel Juárez Benítez	Ayte. Pintor	5-23-39

Mauro Pérez Flores	Ayte. Mecánico	3-26-45
Reveriano Corres Carmona	Carret. Estib. Exp.	12-24-45
Salomón Erigth Sosa	Ayte. Cobrero	5-11-37
Guillermo Domínguez Méndez	Ayte. Calderero	3-1-27
Ángel Mercado Benítez	Alb. "A" San Lázaro	11-2-32

Fuente: elaboración propia con información de AHCEDIF, Sección: Correspondencia General, Sección 21, Puebla, Expediente 900, Legajo personal de Ángel Mercado Benítez.

Este proceso de reinstalación promovido por Luis Gómez Z., ya como Secretario General del STFRM, generó muchos conflictos entre la base, fundamentalmente por las violaciones a los derechos de escalafón, y por consiguiente tuvieron como impacto una pérdida de la especialización en el trabajo. Sin embargo, podemos concluir que fue una medida muy útil para la ruptura de los últimos vestigios de la democracia sindical y la consolidación de la cooptación, corrupción y control sindical, que derivó en las siguientes décadas en el desmantelamiento de FNM.

Consideraciones finales

La movilización de los ferrocarrileros, al igual que otros movimientos de finales de la década de los cincuenta, tuvo su motivación en el agravamiento de la situación económica y en la pérdida del poder adquisitivo del salario, producto de la política de desarrollo estabilizador. Aunque algunas de sus demandas fueron solventadas, muy pronto la movilización tomó el camino de la protesta política, que se manifestó en contra de las representaciones "charras" del STFRM. Las inconformidades con los líderes y con las posiciones oficialistas del sindicato y de las centrales obreras se convirtieron, en el fondo, en un cuestionamiento al sistema.

La protesta de los ferrocarrileros demostró que la estrategia de corporativización política ejercida larga e intensamente por el Estado mexicano tenía sus límites. De tal forma que la aparente coincidencia o alianza entre movimiento obrero y gobierno estaba sujeta a escrutinio constante. El ambiente de protesta de 1958 mostró que el pacto entre sindicatos y gobierno debía revisarse.

Asimismo, debe considerarse que el gobierno, aunque rechazaba la protesta, fue más tolerante hasta en tanto no se efectuara el proceso electoral y el relevo en la Presidencia de la República. Claramente, a partir del cambio de administración se mostró más restrictivo. Los métodos de control serían diversos e incluirían desde la corrupción de líderes, el chantaje, la amenaza, la infiltración de grupos "disidentes", el porrismo y la cooptación, mediante el otorgamiento de puestos de control sindical.

Otro ámbito de estrategias residió en las medidas de fuerza y en el descabezamiento del movimiento, cuyos líderes fueron recluidos en la cárcel acusados de disolución social. También funcionaron el otorgamiento de concesiones materiales y políticas que ayudaron a cooptar líderes y bases, tal como se pudo analizar en el estudio de los expedientes del personal que se encuentran en los acervos del Archivo Histórico del CEDIF.

Los mecanismos de control político se afinaron: la demostración de esto yace en el hecho de que no se volvería a dar una protesta obrera de la magnitud y de la intensidad como la ocurrida en esos años. La solución de la crisis robusteció las instituciones políticas y el control que de estas emana. El conflicto sirvió para que el Estado se orientara más hacia la prevención de los conflictos.

[1] La historiografía sobre el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959 que se revisó es: Antonio Alonso, El movimiento ferrocarrilero en México, 1958-1959, México, Era, 1972; José Luis Reyna y Raúl Trejo Delarbre, La clase obrera en la historia de México. De Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos (1952-1964), México, Siglo XXI/UNAM, vol. 14, 1988, p. 80; José Luis Reyna y Olga Pellicer de Brody, El afianzamiento de la estabilidad política. Historia de la Revolución mexicana 1952-1960, vol. 22, México, El Colegio de México, 1988; Demetrio Vallejo, Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México, México, s/e, 1967; Miguel Ángel Velasco, “Ferrocarriles y ferrocarrileros en México”, en Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales, año XXIII, núm. 89, julio-septiembre de 1977; Ramón Báez Esquivel, El movimiento vallejista en Aguascalientes. Las luchas ferrocarrileras de 1958, México, Contundencia, 2003; Valentín Campa, Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano, México, Ediciones de Cultura Popular, 1978; Jesús Topete, Terror en el riel: de El Charro a Vallejo, México, Cosmonauta, 1961; Ernesto, González Camacho, Las luchas ferrocarrileras (1956-1959), México, Secretaría de Educación Pública, 1986; Begoña Hernández y Lazo, Demetrio Vallejo Martínez. Un luchador social (1910-1985), México, Fundación Cultural Trabajadores de Pascual y del Arte, A.C., Editorial Los Reyes, 2012; Max Ortega, Estado y movimiento ferrocarrilero 1958-1959, México, Ediciones Quinto Sol, 1988; Saúl Escobar Toledo, “Del espontaneísmo a la represión”, en Nexos, 1 de diciembre de 1978. Disponible en: <https://www.nexos.com.mx/?p=3254>; Francisco Pérez Arce, “Dos testimonios dos”, en Nexos, 1 de diciembre de 1978. Disponible en: <https://www.nexos.com.mx/?p=3255>; “El movimiento ferrocarrilero, 1958-1959, (Cronología mínima)”, en Nexos, 1 de diciembre de 1978. Disponible en: <https://www.nexos.com.mx/?p=3248>.

[2] Arturo García Niño, “Convertimos la lucha en patrimonio”: testimonio de don Manuel García Amador, un dirigente seccional en el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959 en Veracruz, Xalapa, Universidad Veracruzana, 2014, pp. 17-18.

[3] Tanto economistas como historiadores económicos a veces se refieren al “desarrollo estabilizador” como el periodo de 1956 a 1970, que combinó un alto crecimiento y una inflación baja, y a veces como el periodo entre 1958 y 1970, época en la que Antonio Ortiz Mena fue secretario de Hacienda. Juan Carlos Moreno-Brid, y Jaime Ros Bosch, Desarrollo y crecimiento en la economía mexicana. Una perspectiva histórica, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, p.149.

[4] Leopoldo Solís, La realidad económica mexicana: retrovisión y perspectivas, México, Siglo XXI, 1970, p.104.

[5] José Luis Reyna, “El movimiento obrero en el ruizcortinismo: La redefinición del sistema económico y la consolidación política”, en José Luis Reyna y Raúl Trejo Delarbre, De Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos (1952-1964), México, Siglo XXI, 1981, (La clase obrera en la historia de México, vol. 12) p. 64.

[6] Monserrat Huerta y María Flor Chávez Presa, «Tres modelos de política económica en México durante los últimos sesenta años» en Análisis Económico, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, vol. XVIII, no. 37, 2003, pp. 56-62; Carlos, Tello, “Notas sobre el Desarrollo Estabilizador”, en Economía Informa, México, Facultad de Economía UNAM, núm. 364, julio-septiembre, 2010, pp.66-69.

- [7] Paulina Fernández Christlieb y Luisa Béjar Algazi, “La década de los sesenta”, en Luis Alberto de la Garza, (et al), *Evolución del Estado mexicano, México, Caballito*, 1986, volumen III (Consolidación 1940-1983), p. 123.
- [8] Luis Medina Peña, *Hacia el nuevo Estado. México, 1920-2000*, México, FCE, 2014, p. 73.
- [9] Pablo González Casanova, *La democracia en México*, México, Era, 1979, p.102.
- [10] Víctor Flores Olea, «Política y desarrollo», en *Sociedad y desarrollo*, México, 1972, p. 139.
- [11] Julio Labastida Martín del Campo, «De la Unidad Nacional al Desarrollo Estabilizador (1940-1970)», en *América Latina: Historia de medio siglo*, México, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, Siglo XXI, 1981, pp. 344-345.
- [12] Barry Carr, *La izquierda mexicana a través del siglo XX*, México, Era, 1996, p. 193.
- [13] Informe presentado por el compañero C. J. Encarnación Pérez a la Convención Ordinaria del PC en el Distrito Federal, mimeo, México, junio de 1959, CEMOS: Archivo del PCM, C. 23, Expediente 20.
- [14] Antonio Alonso, *El movimiento ferrocarrilero... op. cit.*, pp. 74-98. Este autor utiliza el “charrismo sindical” como concepto explicativo del fenómeno de la alianza entre los líderes sindicales y el aparato gubernamental y patronal, en recuerdo de lo ocurrido en el sindicato ferrocarrilero en 1948, cuando su entonces Secretario General, Jesús Díaz de León (apodado «el charro» por su afición al jaripeo y los caballos), leal al gobierno, demandó a los líderes del movimiento (Valentín Campa, Luis Gómez Z.) por un desfalco de 200 mil pesos, como una estrategia de desprestigio y hostigamiento hacia ellos y su seguidores.
- [15] José Revueltas y Mario Gill, *La marcha de los mineros*, México, Extemporáneos, 1983; Daniel Molina, *La caravana del hambre*, El Caballito, México, 1976.
- [16] Fabio Barbosa Cano, “Las luchas obreras de 1958-1959 y la izquierda mexicana”, *Investigación Económica*, n. 163, enero-marzo de 1983, pp. 89-120.
- [17] El movimiento comunista se había partido en dos tras la formación, en 1959, del POCM, que incorporó a muchos de los cuadros más eficaces del PCM, expulsados durante los años cuarenta (Valentín Campa, Demetrio Vallejo, Carlos Sánchez Cárdenas y Alberto Lumbreras). Ismael Carvalo Robledo, “Notas para una clasificación de las izquierdas mexicanas en el siglo XX”, en *El Catoblepas. Revistas crítica del presente*, Madrid, septiembre de 2008, número 79, p.4.
- [18] Jorge Alonso, “La izquierda mexicana en la encrucijada”, en *La izquierda en los cuarenta*, México, Ediciones de Cultura Popular y Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, 1985, pág. 31.
- [19] Barry Carr, *La izquierda mexicana...*, op.cit., p. 195.
- [20] El PCM se negó a participar en el Comité Nacional de Apoyo a la candidatura de Lombardo Toledano, *La Voz de México*, 23 de marzo de 1952, p. 2. Al final mucha gente de izquierda prefirió votar por el general Henríquez Guzmán y su Federación de Partidos del Pueblo Mexicano (FPP), que representaba tanto una oposición desde dentro a la “familia revolucionaria”, por parte de los militares descontentos (muchos de los cuales tenían posturas conservadoras), como una protesta por parte de la considerable base agraria de la FPP. En las elecciones la Federación obtuvo 579 mil votos, contra 70 mil de Lombardo y 2 mil 713 millones del candidato del PRI, Adolfo Ruiz Cortines. Olga Pellicer de Brody y José Luis Reyna (comps.), “El afianzamiento de la estabilidad política”, vol.

22 de la Historia de la Revolución Mexicana, México, El Colegio de México, 1978, pp. 44-45. Sobre la condena de Lombardo a la postura bifronte del PCM, El Popular, 11 de julio de 1952.

[21] Barry Carr, La izquierda mexicana..., op.cit., p. 227.

[22] Patricio Juárez Lucas, “1958, días de combate: el ascenso del vallejismo” en Boletín Documental, México, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, número 14, enero-marzo, 2003, pp. 12-13.

[23] CNPPCF, Tras las huellas del ferrocarril. Guía de fuentes, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes-Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (Horizonte Ferroviario), 2015, p.70.

[24] CEDIF, Archivo Histórico (en adelante AHCEDIF), Sección: Correspondencia General, Matías Romero, Expediente 54, Legajo personal del Sr. Salvador Velázquez Sáenz. Ayudante de Maquinista de Patio N.T.(1959-1996).

[25] AHCEDIF, Sección: Correspondencia General, Sección 21, Puebla, Expediente 4205, Legajo personal de Gildardo de Ita Herrera.

[26] AHCEDIF, Sección: Correspondencia General, Sección 21, Puebla, Expediente 900, Legajo personal de Ángel Mercado Benítez.

Lista de referencias

Alonso, Antonio, El movimiento ferrocarrilero en México, 1958-1959, México, Era, 1972.

Alonso, Jorge, “La izquierda mexicana en la encrucijada”, en La izquierda en los cuarenta, México, Ediciones de Cultura Popular y Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, 1985.

Báez Esquivel, Ramón, El movimiento vallejista en Aguascalientes. Las luchas ferrocarrileras de 1958, México, Contundencia, 2003.

Barbosa Cano, Fabio, “Las luchas obreras de 1958-1959 y la izquierda mexicana”, Investigación Económica, n. 163, enero-marzo de 1983.

Campa, Valentín, Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano, México, Ediciones de Cultura Popular, 1978.

Cárdenas, Enrique, El largo curso de la economía mexicana. De 1780 a nuestros días, México, FCE, 2015.

Carvalo Robledo, Ismael, “Notas para una clasificación de las izquierdas mexicanas en el siglo XX”, en El Catoblepas. Revistas crítica del presente, Madrid, septiembre de 2008, número 79.

CNPPCF, Tras las huellas del ferrocarril. Guía de fuentes, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes-Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (Horizonte Ferroviario), 2015.

Escobar Toledo, Saúl, “Del espontaneísmo a la represión”, en Nexos, 1 de diciembre de 1978. Disponible en: <https://www.nexos.com.mx/?p=3254>.

Fernández Christlieb, Paulina y Luisa Béjar Algazi, “La década de los sesenta”, en Luis Alberto de la Garza, (et al),

Evolución del Estado mexicano, México, Caballito, 1986, volumen III (Consolidación 1940-1983).

Flores Olea, Víctor, «Política y desarrollo», en Sociedad y desarrollo, México, 1972.

García Niño, Arturo, “Convertimos la lucha en patrimonio”: testimonio de don Manuel García Amador, un dirigente seccional en el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959 en Veracruz, Xalapa, Universidad Veracruzana, 2014.

González Camacho, Ernesto, Las luchas ferrocarrileras (1956-1959), México, Secretaría de Educación Pública, 1986.

Hernández y Lazo, Begoña, Demetrio Vallejo Martínez. Un luchador social (1910-1985), México, Fundación Cultural Trabajadores de Pascual y del Arte, A.C., Editorial Los Reyes, 2012.

Huerta, Monserrat y María Flor Chávez Presa, «Tres modelos de política económica en México durante los últimos sesenta años» en Análisis Económico, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, vol. XVIII, no. 37, 2003.

Juárez Lucas, Patricio, “1958, días de combate: el ascenso del vallejismo” en Boletín Documental, México, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, número 14, enero-marzo, 2003.

Labastida Martín del Campo, Julio, «De la Unidad Nacional al Desarrollo Estabilizador (1940-1970), en América Latina: Historia de medio siglo, México, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, Siglo XXI, 1981.

Molina, Daniel, La caravana del hambre, El Caballito, México, 1976.

Monsiváis, Carlos, “Esta es tu humilde casa (de la vida cotidiana en México)”, en Patricia Galeana (Coord.) México en el siglo XX, México, Archivo General de la Nación, 1999 (Tomo I).

Moreno-Brid, Juan Carlos y Jaime Ros Bosch, Desarrollo y crecimiento en la economía mexicana. Una perspectiva histórica, México, Fondo de Cultura Económica, 2010.

Nexos, “El movimiento ferrocarrilero, 1958-1959, (Cronología mínima)”, en Nexos, 1 de diciembre de 1978. Disponible en: <https://www.nexos.com.mx/?p=3248>.

Ortega, Max, Estado y movimiento ferrocarrilero 1958-1959, México, Ediciones Quinto Sol, 1988.

Pérez Arce, Francisco, “Dos testimonios dos”, en Nexos, 1 de diciembre de 1978. Disponible en: <https://www.nexos.com.mx/?p=3255>.

Revueltas, José y Mario Gill, La marcha de los mineros, México, Extemporáneos, 1983.

Reyna, José Luis y Olga Pellicer de Brody, El afianzamiento de la estabilidad política. Historia de la Revolución mexicana 1952-1960, vol. 22, México, El Colegio de México, 1988.

Reyna, José Luis y Raúl Trejo Delabre, La clase obrera en la historia de México. De Adolfo Ruiz Cortines a Adolfo López Mateos (1952-1964), México, Siglo XXI/UNAM, vol. 14, 1988.

Solís, Leopoldo, La realidad económica mexicana: retrovisión y perspectivas, México, Siglo XXI, 1970.

Suárez Dávila, Francisco, “Dos visiones de la política económica de México: un debate en la historia (1946 a 1970)”, en María Eugenia Romero Sotelo (coord.), *Historia del pensamiento económico en México. Problemas y tendencias*, México, Trillas, 2005.

Tello, Carlos, “Notas sobre el Desarrollo Estabilizador”, en *Economía Informa*, México, Facultad de Economía UNAM, núm. 364, julio-septiembre, 2010.

Topete, Jesús, *Terror en el riel: de El Charro a Vallejo*, México, Cosmonauta, 1961.

Vallejo, Demetrio, *Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México*, México, s/e, 1967.

Velasco, Miguel Ángel, “Ferrocarriles y ferrocarrileros en México”, en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, año XXIII, núm. 89, julio-septiembre de 1977.

Otras fuentes

Archivos

AH-CEDIF: Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura, Puebla, México.

CEMOS: Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, México.

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.