



## PRESENTACIÓN

### ESTACIONES

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

*Max Ortega*

### 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*

### CRUCE DE CAMINOS

Llegaron dos nuevas locomotoras al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

*Bruno Wilson Ebergengy, Irma Elibeth Rugerio López*

### SILBATOS Y PALABRAS

Reseña del libro de Sonia Antonio de la Rosa, ¡Vámonos!. Crónica de una ferrocarrilera, México, Ediciones Marari, 2018.

*Blanca Santibáñez Tijerina*

### VIDA FERROCARRILERA

Entrevista a Armando Rugerio Hernández, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México (Segunda parte)

*Patricio Juárez Lucas*

### ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Almacén de colecciones

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Presentación

Este año se cumplen sesenta años del movimiento ferrocarrilero y no queremos pasar este aniversario por alto; entre otras cosas, porque se trata de una de las luchas sindicales más destacadas de nuestro México moderno. Es decir, durante 1958-1959, el gremio ferrocarrilero peleó por una mejora salarial y combatió ardientemente al charrismo sindical, convirtiendo a ese periodo en uno de los momentos más intensos de la lucha de los trabajadores mexicanos; aunque concluyó con una dura represión en la que miles de ferrocarrileros perdieron su empleo, otros fueron encarcelados y sus líderes, Demetrio Vallejo y Valentín Campa, fueron reclusos diez años en la prisión de Lecumberri.

En la sección Estaciones, Max Ortega nos comparte el artículo A 60 años del movimiento ferrocarrilero de 1958-1959: balance y perspectivas, en el que reflexiona sobre la relación de ese hecho histórico con la política laboral y sindical del Estado político mexicano. Para ello, expone la lógica del desmantelamiento 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. Además, explica 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.

Por su parte, Román Moreno Soto, coordinador del CEDIF, en la sección Tierra Ferroviaria nos ofrece el texto El turno de los anónimos: una aproximación a la participación de las bases en las movilizaciones ferrocarrileras de 1958-1959, en el que presenta un primer acercamiento 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 el movimiento ferrocarrilero.

En la sección Cruce de Caminos, Irma Elibeth Rugerio López y Bruno Wilson Ebergengy nos presentan Llegaron dos nuevas locomotoras al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, escrito en el que comparten cómo la Volkswagen de México incorporó a la planta de Puebla dos locomotoras marca Deutz, que utilizó para el movimiento y transporte de los coches que producía. Estas funcionaron por cerca de cuarenta años, tras lo cual se incorporaron al Museo para enriquecer las colecciones; agregan las especificaciones técnicas de cada una de ellas.

En la sección Silbatos y palabras les presentamos la reseña que elaboró la doctora Blanca Santibáñez Tijerina sobre el libro de Sonia Antonio de la Rosa, ¡Vámonos! Crónica de una ferrocarrilera, publicado por Ediciones Marari en 2018; mientras que en Vida Ferrocarrilera, Patricio Juárez Lucas, jefe de Departamento de Archivo Histórico, nos comparte la segunda parte de la entrevista que realizó el 11 de octubre de 2019 a Armando Rugerio Hernández, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México.

En la sección Registro de Bienes Documentales y Colecciones se anexan los listados de bienes documentales de los acervos resguardados en el Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca. Además, se incluye la cédula de registro de Bienes Muebles Históricos, que en esta ocasión corresponde al Petardo y se encuentra depositada para su resguardo en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.



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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## 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 desmantelamiento 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 Morín.*

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&Semenario=0)

[Clase=DetalleTesisBL&Semenario=0](https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/paginas/DetalleGeneralV2.aspx?ID=276730&Clase=DetalleTesisBL&Semenario=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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.



## 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](mailto: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,<sup>1</sup> 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,<sup>2</sup> 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 Estabilizador<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup>

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.”<sup>5</sup>

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.<sup>6</sup>

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.<sup>7</sup>

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.<sup>8</sup>

Para esa época, la vida política nacional estaba controlada por medio de organizaciones (los sectores del partido, sindicatos, partidos minoritarios, etc.).<sup>9</sup> 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».<sup>10</sup>

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.<sup>11</sup>

## **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.<sup>12</sup> 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 Alemania, que aceleró la proletarización 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.<sup>13</sup>

Al principio de la década el movimiento obrero aún resentía el impacto de los “charrazos”<sup>14</sup>, 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).<sup>15</sup> 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.<sup>16</sup> 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),<sup>17</sup> 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.<sup>18</sup> 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.<sup>19</sup> 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.<sup>20</sup> 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.<sup>21</sup>



*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 charrismo 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



En los centros de trabajo, los trabajadores ferrocarrileros realizaban asambleas y mítines, en los que pusieron de manifiesto la unidad y disciplina que reinó durante el movimiento, plenamente convencidos de que sólo con la unidad podrían llegar al triunfo, como finalmente lo consiguieron.

ce horas, el paro sería indefinido hasta no tener alguna solución al problema. Ortega seguía diciendo que él controlaría a los trabajadores y que los "pariatas" eran un grupo comunistoide. El pobre no había sido informado que el Presidente había llamado a la Gran Comisión para entrar en conversaciones. Allí estuvo presente el presidente de la Gran Comisión, Demetrio Vallejo, uno de los pilares del Plan Sureste. Y el aumento se logró. Pero Ortega no supuso, el pobre nunca supuso nada, que su posición se tambaleaba y que iba a caer destruido por el enérgico avance de la depuración sindical.

Los trabajadores ferrocarrileros que habían tenido oportunidad de comprobar hasta la evidencia la traición de Ortega y sucesores, decidieron mandar a descansar a sus "abogados servilistas" y acordaron constituir la Gran Convención General Extraordinaria que empezó a trabajar el 15 de julio. Allí se eligió a Demetrio Vallejo como secretario general y se formó el Comité Ejecutivo

para garantía de los trabajadores. En tanto, Ortega recibía órdenes para que renunciara a su puesto a fin de calmar a los obreros. Renunció, en efecto, a pesar de sus peroratas de un día antes en que decía "los obreros están conmigo" y demás habladurías que ya nadie creía. El puesto lo tomó Salvador Quesada, secretario suplente de Ortega. ¿Y las elecciones democráticas, y la voluntad de los ferrocarrileros? Eso no importaba. Y el señor Quesada con todo y flamante comité ejecutivo fue a solicitar al jefe de la Secretaría del Trabajo para ponerle a sus incondicionales órdenes. Desde luego que los obreros no se dieron por satisfechos con el cambio antidemocrático de secretario que, lo único que hacía, era cambiar nombres pero no mañas. Quesada y Ortega eran de la misma familia de vendidos a los patronos y de vulgares delincuentes de la lucha obrera. El 19 de julio se realizó otra manifestación igualmente numerosa y proletaria que las anteriores, ahora como una demostración de re-

puto a Quesada para hacerle ver a la opinión pública que lo único que representaba el nuevo secretario eran los intereses de la empresa y del Gobierno. Esta, hizo un comovedor despliegue de fuerzas. Llenó la Alameda de soldados y el local del STFRM lo atrinchero con pistoleteros y policías al mando del inflexible Topete, que ya de más de un crimen a la clase obrera. Con el mismo apoyo de todos los sectores de trabajadores y del pueblo, incluyendo al Sindicato Mexicano de Electricistas, los ferrovías, se desafiaron la fuerza pública unidos en su lucha por la depuración sindical. Los periódicos videntes pedían la intervención de la fuerza armada para acallar a los obreros. Los patronos y comerciantes que traicionan al pueblo por sus intereses personales, exigían energía para acabar con tanto desorden. Pero es muy difícil oponer la fuerza bruta a la voluntad del pueblo y nadie se atrevió a atacar a la clase obrera unificada. La manifestación fue de apoyo a la Gran Convención Extraordinaria y al comité ejecutivo electo por la mayoría obrera. Los ferrocarrileros se habían dado cuenta de que si no removían a los líderes traidores, el aumento de salarios ganado a fuerza de luchas podía ser vendido por sus falsos dirigentes y había que volver a empezar. De una lucha económica los ferrocarrileros, en una demostración de su conciencia de clase, pasaban a una lucha política que los situaría un poquito mejor.

Como el gobierno y la empresa no atendieron las demandas de los obreros que exigían el reconocimiento de sus dirigentes, volvieron a acordar los paros escalonados. El día 31 de julio se llevó al cabo el primer paro de horas y ese día empezaron las repesiones del régimen que a gritos pedían los misioneros de la CONCANACO y la CONCAMIN. Estas confederaciones de mercaderes querían que se utilizara al ejército, las armas, la violencia, contra los obreros. El gobierno quiso hacer una prueba deteniendo a algunas personas, como. Quería saber hasta dónde era cierta la solidaridad obrera. Entre los ferrocarrileros presos, cayó también Alejandro Pérez. Los ferroviarios respondieron a estas aprehensiones agregando una hora más a los paros. Al día siguiente, el paro duró tres horas y después cinco. El gobierno entorpecía. Los burgueses perdían



Por las calles de México fue paseado el atado de "Samuelito". El pueblo aplaudía la labor moralizadora de los ferrocarrileros y la unidad proletaria iba creciendo, hasta el triunfo.

Pág. 8

UNIFICACIÓN FERROVIARIA

*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.<sup>22</sup>

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.<sup>23</sup>

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 “esquiroleros”, 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,<sup>24</sup> 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,<sup>25</sup> 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,<sup>26</sup> 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**

<b>Nombre</b>	<b>Categoría</b>	<b>Derechos</b>
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 sus 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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Cruce de caminos

# Llegaron dos nuevas locomotoras al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

**Bruno Wilson Ebergengy**

Subdirector de Conservación y Restauración del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura. Contacto: [bwilson@cultura.gob.mx](mailto:bwilson@cultura.gob.mx)

**Irma Elibeth Rugerio López**

Licenciada en Matemáticas por la BUAP, es becaria del Programa «Jóvenes Construyendo el Futuro» en el Departamento de Colecciones en el Museo Nacional de Ferrocarriles Mexicanos. Contacto: [rugerioe@gmail.com](mailto:rugerioe@gmail.com)

## Introducción

En septiembre de 1954, el gobierno mexicano encabezado por Adolfo Ruiz Cortines otorgó al príncipe Alfonso de Hohenlohe, representante de la empresa Distribuidora Volkswagen Central S. A., la primera concesión para la distribución y servicio de automóviles en México. Diez años más tarde, dicha compañía cambió su razón social por la de Volkswagen de México, S. A. de C.V. y en 1965 comenzó la construcción de sus instalaciones en la ciudad de Puebla.

La primera unidad Sedán producida en las modernas instalaciones de la planta salió de las líneas de producción el 23 de octubre de 1967. De esta manera, se sustituyó la importación y ensamble de autos por la integración y fabricación de los mismos en las instalaciones de Puebla. A partir de ese momento Volkswagen de México emprendió proyectos innovadores, en los cuales utilizó locomotoras y vías de ferrocarril.

El 16 de septiembre de 1969, al cumplirse los cien años de la inauguración del ramal Apizaco-Puebla, el gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México, ingeniero Ignacio Sandoval, acompañado del entonces gobernador poblano, el general Rafael Moreno Valle, del presidente municipal de Puebla, el licenciado Carlos Arruti, autoridades civiles y militares, así como una gran multitud de gente del pueblo, informó sobre la transformación industrial de Puebla.

“Tan intensa promoción ha generado una transformación casi integral en esta importante entidad, pues el crecimiento económico ha motivado desde aumento demográfico estimulado por la apertura de nuevas fuentes de trabajo... Tan integral es la transformación que está sufriendo Puebla, y particularmente su ciudad capital, que puede estimarse como su más grande evolución en toda su historia... En nuestros días la industria textil entera es sólo una parte de un complejo industrial de increíble importancia... La Volkswagen y la Hylsa están instaladas en la periferia de la ciudad de Puebla, en una zona que forma un medio anillo, donde han surgido plantas de productos petroquímicos, de derivados industriales, destiladoras, de piezas y equipo industrial y de oficina... sólo para citar las principales. Este “Milagro Poblano” ha sido como un huracán que llegó a la ciudad cambiando todo. En el gran proceso de evolución industrial del estado de Puebla, los Ferrocarriles Nacionales de México han tenido una activa

y amplia participación que va desde el aumento de equipo para transportar la mercancía, hasta la rehabilitación y ampliación de vías y creación de nuevos servicios. Cerca de toda fábrica hay una vía. La propia zona industrial de Puebla colinda con la terminal ferroviaria”.<sup>1</sup>

En ese contexto, Volkswagen de México incorporó a la planta de Puebla dos locomotoras marca Deutz, que utilizó para el movimiento y transporte de los coches que producía y las cuales funcionaron por cerca de cuarenta años. En 2015, Volkswagen de México informó al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos que tenía la disposición de donarlas a la institución. Así, el 10 de octubre de 2019 se concretó dicha disposición, cuando las locomotoras VW 62 y VW 118 fueron arrastradas hasta los patios del museo.



*Esta vía se construyó exclusivamente para que la planta de automóviles Volkswagen de Puebla introdujera su maquinaria. Ahora se aprovecha para la distribución de autos.<sup>2</sup>*



### **Importancia de las locomotoras Deutz**

Se trata de dos locomotoras que tienen un valor histórico y cultural para México debido, entre otras cosas, a que:

1. La empresa Volkswagen las incorporó durante sus procesos de producción para facilitar el transporte de automóviles y afianzar el desarrollo económico y social de Puebla.
2. Son dos locomotoras cuya tecnología es netamente alemana. Su preservación enriquece la colección de equipo rodante del museo, ya que éste cuenta con la locomotora de vapor NM 601, de origen alemán, fabricada por Orenstein & Koppel, en 1910.

3. Las máquinas Deutz utilizan soluciones tecnológicas fundamentalmente distintas a las norteamericanas. Las locomotoras Deutz son del tipo «diésel-hidráulicas», es decir, se trata de dos caminos tecnológicos muy distintos desde el desarrollo temprano de las locomotoras diésel.
4. Resultan sumamente interesantes todas las soluciones tecnológicas menores contrastantes entre éstas dos locomotoras alemanas y las actuales de nuestras colecciones. Esto ofrece un interesante campo de estudio e investigación sobre la historia de la tecnología.
5. Tienen buen estado de conservación.
6. Aunque presentan algunos deterioros menores, principalmente cosméticos, las locomotoras Deutz están casi completas y se encuentran en excelentes condiciones de poder ser restauradas y exhibidas en un estado muy cercano al original.
7. Aparte de los aspectos técnicos, estas máquinas también presentan una estética y un diseño muy especiales y distintos a nuestras locomotoras actuales. Pasarán a formar unas de las piezas más hermosas y vistosas de nuestras colecciones.
8. Presentan potencial para la restauración operativa. En nuestra experiencia hemos visto que la restauración operacional de algunas piezas históricas seleccionadas, hecha de manera muy cuidadosa para no causar daños, es una de las mejores maneras no sólo para conservar las piezas tecnológicas, sino también para ofrecer al público un acercamiento al patrimonio tecnológico y a su interpretación. En este sentido, podemos exhibir y presentar una de las locomotoras de manera fija, como una pieza de la exposición permanente, y la otra podría ser restaurada para poder operar en pequeños movimientos de demostración, cosa que ya efectuamos con las dos locomotoras diésel operativas que también forman parte de nuestras colecciones.

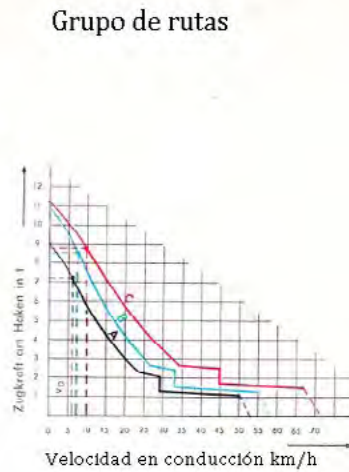
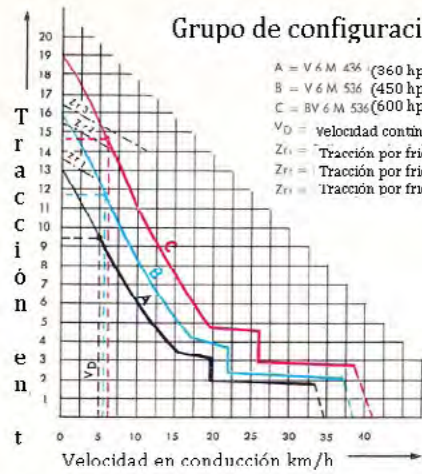
### Características generales

Diseño		V6 M 436 (VW 62)	V 6 M 536 (VW 118)	BV 6 M 536
Potencia del motor.....	PS	360	450	600
Número de revoluciones.....	U/min	600	600	550
Transmisión Voith.....		L 37 U	L 37 U	L 37 zU
Velocidad (en despegue).....	km/h	0 — 34	0 — 37	0 — 39
Velocidad (de viaje en ruta).....	km/h	0 — 50	0 — 55	0 — 67
Peso en servicio.....	t	42	48	51
Peso cuando está vacío.....	t	40	46,3	48,5
Peso operativo (presión del eje).....	etwa t	14	16	17
a) Distancia entre los ejes.....	mm a	4000	4000	4000
b) Ruedas motrices.....	mm b	1100	1100	1100
c) Longitud sobre el buffer.....	mm c	9570	9570	9640
d) Altura sobre el techo de la cabina.....	mm d	4110	4125	4130
e) Altura del piso a la cabina.....	mm e	3300	3300	3400
f) Ancho.....	mm f	1950	1950	1970
	mm g	2930	2930	2930
Área de calibrado.....	mm	1000 — 1676	1000 — 1676	1000 — 1676
Carga máxima de arranque (aprox. 10fg/ton)				
En pasillo.....	t	1350	1550	1620
En ruta.....	t	900	1090	1110
Máxima carga de arranque				
Aprox. (7 kg/ton) acelerando en tramo..	t	360	435	560
Aprox. (5 kg/ton) en fila.....	t	155	185	190
Tanque de combustible.....	l	700	1100	1300
Consumo de comb. (+5% espacio libre) plena carga	g/PSh	170	166	162
Consumo promedio standard al 50%				
De combustible.....	kg/h	33	41	49
De aceite lubricante.....	kg/h	0,9	1,15	1,15

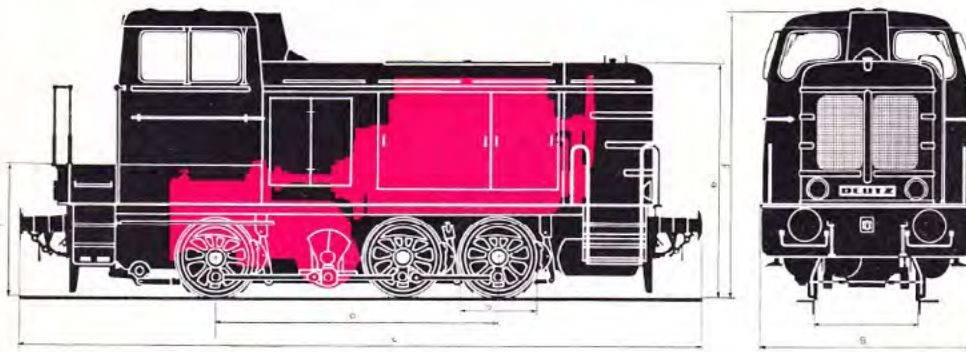
**K L Ö C K N E R - H U M B O L D T - D E U T Z A G · K Ö L N**

W. 2000 - 4

50.10.57



*Locomotora de tracción diesel-hidráulica VW-62*



La locomotora VW 62 fue construida en Alemania en 1955. Tenía mayor ahorro en el uso de combustible comparada con la VW 118 (que también se encuentra en el museo). Fue puesta en servicio el 26 de abril de 1955; operó en patio para la empresa Volkswagen, en la planta de Wolfsburg, Alemania; y posteriormente se incorporó a la planta de Volkswagen de Puebla, México.

Las locomotoras diésel-hidráulicas utilizan un sistema de turbinas hidráulicas acopladas entre sí. Su mecanismo les permite hacer llegar la potencia de forma gradual desde el motor girando permanentemente hacia las ruedas. Estas locomotoras no están diseñadas para mover cargas muy pesadas, ni para moverse en pendientes pronunciadas.



<b>Marca:</b>	Deutz
<b>Número de constructor:</b>	55897
<b>Modelo:</b>	V6M 436 R
<b>Constructor:</b>	Klöckner-Humboldt – Deutz, AG, Köln
<b>Año de construcción:</b>	1955
<b>Ingreso al MNFM:</b>	10 de julio de 2019
<b>Peso:</b>	42 toneladas
<b>Potencia nominal de tracción:</b>	360 hp
<b>Motor:</b>	V6M536, 6 cilindros.
<b>Vía:</b>	Ancha
<b>Longitud:</b>	9.57 m.
<b>Altura:</b>	4.110 m.
<b>Ancho:</b>	2.930 m.
<b>Diámetro de ruedas:</b>	1.1 m.



*Locomotora de tracción  
diésel-hidráulica VW-118*



La VW 118 fue construida en Alemania en 1957; forma parte del conjunto de locomotoras medianas (300 a 800 hp). Fue puesta en servicio el 19 de enero de 1957; operó en patio para la empresa Volkswagen, en la planta de Wolfsburg, Alemania, hasta 1960. Después fue enviada a la planta de Volkswagen en Puebla, México.



Estas locomotoras cuentan con una mejora importante respecto de las construidas en 1952, pues tienen una estructura de cabina más alta y amplia, que permite una mejor visibilidad sobre el capó. Tienen transmisión hidráulica que provoca que el motor diésel mueva una bomba que lanza un líquido sobre otra bomba análoga conectada con los ejes de la locomotora, poniéndola en movimiento.

<b>Marca:</b>	Deutz
<b>Número de constructor:</b>	56468
<b>Modelo:</b>	V6M536 R
<b>Constructor:</b>	Klöckner-Humboldt – Deutz, AG, Köln
<b>Año de construcción:</b>	1957
<b>Ingreso al MNFM:</b>	10 de julio de 2019
<b>Peso:</b>	48 toneladas
<b>Potencia nominal de tracción:</b>	450 hp
<b>Motor:</b>	V6M536, 6 cilindros.
<b>Vía:</b>	Ancha
<b>Longitud:</b>	9.57 m.
<b>Altura:</b>	4.110 m.
<b>Ancho:</b>	2.930 m.
<b>Diámetro de ruedas:</b>	1.1 m.





---

[1] “La evolución de Puebla”, en Revista Ferronales, t. L, núm. 1, enero de 1970, p.20.

[2] Ibid, p. 21.

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Vida Ferrocarriera

# Entrevista a Armando Rugerio Hernández, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México (Segunda parte)

Patricio Juárez Lucas

Jefe de departamento de Archivo histórico, CEDIF-CNPPCF. Entrevista realizada el 11 de octubre de 2019.

**PJ:** ¿En cuántas horas?

**AR:** Si no mal recuerdo salíamos a las 9:30 o 20:30, no recuerdo bien, pero en cualquiera de esos dos horarios y llegaba uno a México a las 7:30 de la mañana, pero estaba tranquilo realmente. Lo sentía tranquilo pues estaba joven, no era yo de planta. Salía yo de emergencia, sí, porque luego estaba en México. Como sabían que estuve prestado en Ferrocarril Mexicano, pues ya me hablaban. No venían los maquinistas a sacar el tren, no sé si les daba flojera o tenían que llegar a México y regresarse a Apizaco, o tenían que proteger el tren en México, y como estaba en México, entonces ya me decían, entonces te echas el nocturno. Ya me iba en los trenes nocturnos a México, luego había veces que llegaba de Puebla, en mi división y luego me decía el cabo “¿te avientas a Veracruz” ya le contestaba, “sí”, y ya me iba a Veracruz, porque realmente estaba joven.

**PJ:** En términos prácticos, ¿dónde residía?, ¿dónde vivía?

**AR:** En México, porque en ese tiempo que le digo me mandaron a México a hacer residencia allá, porque faltaba personal. Realmente, cuando ascendí de maquinista me bajaron, como quince días, porque volví al trabajo y me mandaron a México. Primero fui prestado a Apizaco, residía en Puebla y me mandaron a México. Realmente no mucho ya después ya tuve la fortuna de alcanzar Puebla, ya me regresé. Aquí tuve varios trenes de planta, tuve el 109. ¿Se acuerda del tren ese que chocó con una pipa que se incendió? Bueno, ese tren era mi planta, nada más que ese día salí de vacaciones. Por suerte o azares del destino le tocó a mi ayudante, mi conductor, y un maquinista que ya falleció, agarró una pipa allá en Aragón, hizo un hongote, explotó la pipa. Cuando estuve en Teziutlán, me eché mi último viaje en el Teziutlán. Andaba no de planta allí, sino andaba de extra; el de planta parece que había enfermado, ya no regresó, se jubiló, entonces yo me seguí como extra. Ya no lo boletinaron porque ya se sabía que lo iban a quitar. Allí trabajé como medio año tal vez, y fue cuando ya me eché mi último viaje. Ya no nos regresaron trabajando, porque la gente se puso en la vía, como sabían que lo iban a quitar, ya no nos dejaron salir, nos secuestraron, entre comillas, no sé si en ese tiempo había una política, pero nos mandaron a un hotel dentro de Teziutlán y allí pernoctamos, y al otro día nos regresamos en autobús a la estación para ver si podíamos regresar, pero ya no, y allá se quedó el tren, allá se quedó completito el tren, el Teziutlán.

**PJ:** ¿Invadieron la vía o cómo?

**AR:** Invadieron la vía, totalmente invadieron la vía, pusieron una bandera de México. No quería que lo quitaran porque realmente ese tren era un pambacito de vía angosta de tres carritos, y ese día también iba el de primera,

un carro muy bonito. Iba atascado de gente, siempre tanto al sur como al norte, pero ya no era seguro el tren, se bamboleaba. También hay que reconocer eso, porque nada más de vida son 30 años de cada carro según. Ese carro era creo desde la Revolución, ya no hubo trenes de vapor, más tarde metieron el diésel de vía angosta, las que eran de Zacatecas. Fue el último tren de vía angosta. Trajeron para acá las máquinas, fue muy bonito ese tren. Me gustaba mucho, pagaban bien. En ese tren salía a las 9:10 de la mañana de Puebla y regresaba a las 22:15.

**PJ:** ¿A qué hora llegaba acá?

**AR:** A las 22:15 llegaba. Iba de Puebla a Teziutlán. A Teziutlán llegábamos parece que a las 14:50 y salíamos de allá a las 15:30 y llegábamos acá a las 22:15.

**PJ:** ¿Como nueve horas?

**AR:** De camino sí, pero descansábamos una hora y media en Teziutlán en lo que comíamos allá, más o menos como una hora y media, o una hora y veinte y ese tren siempre andaba a tiempo. No había trenes que nos estorbaran, solamente había uno de carga, pero ese lo librábamos, a veces cuando llegábamos a Oriental ese tren ya había llegado. A veces en Zautla estaba metido en el escape y ya nosotros pasábamos. No había otros trenes, sólo había jefes de estación en Zaragoza y Teziutlán, las demás eran estaciones normales, pero no había telegrafistas, nada más en lugares estratégicos, allí ponían los telegrafistas.

**PJ:** ¿Entonces jefes de estación solamente en Zaragoza y Teziutlán?

**AR:** Y ese la hacía de telegrafista cuando nos daba las órdenes.

**PJ:** ¿Y el de Oriental?

**AR:** Era más grande, era terminal; del que iba para Puebla, el que iba para Jalapa, para México.

**PJ:** ¿Y de Oriental para Puebla?

**AR:** En el de vía ancha llegábamos acá. De hecho, la 720 todavía la manejé. Como ese tren se calentaba mucho, subía el tren y allá se quedaba, la máquina con el equipo, con los coches, porque de Oriental para allá era de vía angosta. Nos atravesábamos con nuestras cosas al trenecito y allí nos íbamos, con el tren todo bamboleante.

**PJ:** ¿Cómo le hacían para el trasbordo, por así decirlo?

**AR:** Nosotros nos quedábamos en la principal, así está la estación y aquí para allá del lado derecho y el trenecito estaba en el lado izquierdo de la estación. Allí estaba formado ya el tren, ya nada más bajábamos del tren, atravesábamos hacia el otro lado de la estación o por la estación y ya nos subíamos al trenecito junto con nuestras cosas.

**PJ:** ¿Y los pasajeros?

**AR:** También los que venían de Puebla se pasaban al otro, y ya seguir a Libres y todo eso, hasta llegara a Teziutlán.

**PJ:** Cuando cierran esa línea, ¿ustedes se quedaron allá, la tripulación se quedó allá? ¿Qué pasó con ustedes?

**AR:** Nos regresaron de hecho por carretera, ya llegamos a Puebla. Tuve mucho chance de jubilarme allí, porque ya habían quitado el tren, entonces de acuerdo con nuestro contrato colectivo podía jubilarme, pero resulta que el

oficial me dijo “estás muy chico y cómo te vas a jubilar”. Y siguiendo los consejos y por dentro sabía que tenía que seguir trabajando y ya me fui a otro tren, el que venía de Oaxaca e iba a México. Lo tomaba en Puebla, a México y en la noche los regresaba a Puebla. Me iba a descansar al otro día y al siguiente ya de nuevo, salía cuatro y media de la mañana, y regresaba a las 22: 15. Así nos encontrábamos los dos, y ya después me quitan de ese tren y me voy a mi puesto definitivo que era el tren 109 y 110, que iba a México, el que agarró la pipa.

**PJ:** ¿En esos trenes se jubiló, o no?

**AR:** No, yo salí liquidado, me faltaron dos meses, perdón, un año dos meses, porque tengo derechos desde 1976, y eso fue en 1998, entonces teníamos que tener 25 años de servicio efectivos para jubilarnos, allí fue donde ya me decepcioné, me fui a Ferrosur. Estuve un tiempo en Ferrosur, pero como había cosas que ya no me parecieron, entonces bajé de nivel, me fui de proveedor de locomotoras, dilaté como año y medio todavía. En el 98 me fui a Ferrosur de maquinista, después había un compañero que estaba de proveedor y yo de maquinista y le dije: “si quieres permutamos”, y me dice: “sí, sí”; y él ya se fue como maquinista de camino y yo me quedé en su lugar como proveedor de locomotoras. Ganando menos, pero ya no tenía yo ninguna responsabilidad, porque si se está dando cuenta, ahora que me está entrevistando, en los últimos siete años estuve de maquinista de trenes de pasajeros, entonces ya me acostumbré a trenes de pasajeros. Cuando yo llegué allá no había trenes de pasajeros, pura carga, y luego no me gustaba ya salir en la noche, ya me daba sueño, entonces ya mejor me bajé, dije; ya no, ya hasta acá, pero podía seguir dentro de otros ferrocarriles, y en 2004 me liquida Ferrosur y me contrata Alstom, esa empresa le daba mantenimiento a las máquinas de Nacionales, de Ferrosur, y allí estaba, allí me quedé, pero al año y medio me corren. Ya desde el 2005 hasta la fecha ya no trabajo en ferrocarriles, pero trabajo en la casa, ahorita estoy pensionado por el Seguro.

**PJ:** Quiero que me aclare usted, ¿qué es eso del azucarazo?

**AR:** Fueron unos compañeros, que yo no sé si los agarraron, que se robaban el azúcar. A mí no me consta porque no estuve allá, pero se decía, entonces varios se jubilaron, a muchos los agarraron y los metieron presos, y muchos más se fueron, pero regresaron, estuvieron en la cárcel y regresaron a trabajar. Yo ya me fui a México. Entonces el escapero podía ser mi planta, el de Cuautla, a lo mejor aquí no porque había un maquinista que era de Cuautla, pero los directos si yo hubiera querido, un directo de planta lo agarro, porque ya por mis derechos ya los alcanzaba, pero quería regresarme a Puebla, y cuando tuve la oportunidad me regresé, y aquí estuve y ya no me movieron.

**PJ:** Usted menciona que salió de FNM en 1998 y que antes había estado en el cierre del ramal a Teziutlán, en 1993. ¿No demandó a la empresa, no demandó a Ferrocarriles?

**AR:** Fíjese que sí, pero me fue mal, cuando me corrieron de Alstom, también, pero allí intervino mucho el sindicato, ya sabe. La verdad eso ya pasó, fue mi mismo primo que me puso el dedo para que me corrieran, y me corrieron y ya no regresé.

**PJ:** ¿Allí en Alstom era para manejar las máquinas al interior del taller?

**AR:** Para llevarlas a combustible, al arenero y regresarlas al taller. Era un trabajo muy sencillo, allí ya me sentía bien.

**PJ:** De Ferrosur, ¿qué recuerda?, ¿qué es lo que más recuerda?

**AR:** De Ferrosur lo que más recuerdo son las friegas que me ponía. Fuimos los pioneros, luego salía de aquí de Puebla a Veracruz. Recuerdo que una vez hice 48 horas a Veracruz porque nos metieron por máquinas solas, nos metieron al escape, porque había ventana, la ventana era de que en la noche reparaban la vía. Entonces había

trenes a ambos lados, ya en el día pasaban los trenes, esa era la ventana. Entonces había trenes de aquel lado y de este esperando, ya estaban por muchas horas esperando, esa fue una. Otra que bien recuerdo fue cuando ya nos quitaron al ayudante, nada más viajaba el puro maquinista, el conductor y dos garroteros. Entonces yo salí de México a Veracruz en un intermodal, ese intermodal era flete directo desde México hasta Veracruz, desde Veracruz hasta México, hice 18 horas y dejándome todas las vías libres, para que pasara el intermodal. Hice 18 horas, entonces dije esto no es para mí, yo parezco de la presión, entonces fue por eso que ya empecé a dejar de trabajar.

**PJ:** De esas 18 o 48 horas, ¿cuántas le tomaban como horas extras?

**AR:** Bueno, depende, porque nos pagaban por kilometraje, entonces mire, si era un tren de carga tenía que hacer uno su cuenta de 160 kilómetros, que es lo que uno tiene que cubrir por 8 horas. Si recorría uno 300 kilómetros le quitaba a uno 160 km y lo que sobraba le sumaba uno al total y eso era lo que pagaban, pero realmente en ese tiempo era muy poco lo que nos pagaban. Me acuerdo cuando Ferrosur, mis quincenas eran de 6 mil pesos, de 5 mil pesos y ahorita ganan 20 o 25 mil pesos a la quincena y ya no trabajan todo el tiempo como el que le estoy indicando, ahora trabajan 8 horas, 9 horas y se quedan adonde están. Va el taxi por ellos y entra otra tripulación, o sea, que están muy bien ahorita, pues imagínese si antes un tren de 60 piezas lo manejábamos seis. La tripulación éramos seis, tres garroteros, conductor, maquinista y el ayudante. Cuando eran noventa piezas, eran tres garroteros más, éramos nueve la tripulación, y ahorita si son 90, son dos o tres tripulantes. Imagínese cuánto se está ahorrando al empresa, entonces yo dije: todo eso no tiene caso, o sea, está bien por el salario, pero también creo que mi integridad y todo eso, entonces por todo ya dije: y ya me fui a proveedor de locomotoras, y allí estuve.

**PJ:** ¿Y todo eso fue que llegó a todo esto de la maquila?

**AR:** Porque en 1995 tuve un accidente y me despidieron. Me despidió ferrocarriles, un año. Fueron 18 meses y en ese tiempo que metí demanda y se tardó mucho, yo dije de qué voy a vivir. No le voy a andar pidiendo a mis compañeros. Entonces me puse a hacer bolsas, chamarras, gorras, bueno las gorras las compro y las bordo, pero las gorras de ferrocarrilero me las maquilan y yo las bordo y ya las vendo. Y ahora ya se me quedó eso, o sea, que no me he salido, no me he bajado del tren, porque de una forma o de otra sigo dentro. Algunas veces me hablan mis compañeros, por ejemplo, voy a mandar unas gorras hasta el norte, a Tamaulipas, por allí, pero me piden cosas de Monterrey, ya me dijo: mándame unas gorras, pues órale, ahorita pienso fabricarlas y llevárselas, o mandarlas, ya con eso me sostengo. A mis compañeros, porque éramos cinco, en ese tiempo andábamos en un tren de pasajeros, y pues cuando podía prestarles, les prestaba y ya ganábamos la demanda, ya nos pagábamos. Me pagaron en ese año o año y medio me dieron sesenta millones de aquellos tiempos, me quitaron lo que le pagué al licenciado, el impuesto y ya solamente me quedaron 30 y tantos, 36, pero por lo que ya me dieron mis compañeros repuse mi dinero, yo no sé si la suerte, pues Dios no se equivoca, ha de haber dicho: pues síguele acá porque tú eres muy testarudo. No iba a ir a besarle los pies al secretario general para que me regresara mi trabajo, la verdad soy honesto. Prefiero morir de pie que vivir de rodillas, eso lo decían los viejos. Yo pensé que era mi amigo, porque lo ayudé mucho para cuando se hizo secretario general, y ahorita somos enemigos, bueno, por lo menos en lo que a mí respecta, no me gustaría ni verlo.

**PJ:** ¿El secretario nacional o el de acá?

**AR:** El de acá, el otro si usted supiera, a mí me mandó un papel adonde le dicen a uno de los de él allá de los cuatro fantásticos. Así les dicen a los ayudantes de Víctor Flores, que me atendiera y me reinstalaran porque gané la demanda, a resultas del juicio, mi licenciado se hizo tonto, le digo: “¿no vas a meter la otra demanda de reinstalación?” y ya me dice: “ya con esto ya tenemos audiencia dentro de ocho días ya hasta te van a pagar y no sé qué”, pues órale, y uno tonto, no me dejan trabajar, entonces él ordena que vean esto. Ya no volví a verlo. Desde luego que tengo un arma poderosa allí, porque allí tengo el papel por escrito, pero total el de allá arriba es el que pone todas las cosas en su lugar.

**PJ:** ¿El de acá cómo se llama?

**AR:** Se llama Cipriano Manuel Arrazola, se quedó eterno.

**PJ:** ¿De dónde salía el Autovía y a dónde iba?

**AR:** Había dos autovías, uno que salía de Apizaco y otro que salía de Puebla. Entonces, creo que hacía dos o tres viajes, ya no recuerdo bien. Salía de Puebla a Apizaco y de regreso a Puebla, cuando recién lo pusieron no querían el de Puebla porque salía a las 6 de mañana de Puebla y otro de Apizaco. Después lo boletinaban como definitivo y nadie lo solicita, entonces se lo dan al último del escalafón, un muchacho joven, y ya va y me dice: “no seas mala gente, cuando no pueda yo chambear ¿me lo trabajas?”, “Sí, hombre”, y así le hacíamos. Venía de vez en cuando, echaba dos o tres viajes a la quincena y ya me echaba los demás y ya le decía el oficial de acá, pero no dejes de cobrar porque cuando sale uno a otra División uno cobra las percepciones de la división de origen. Porque me gustaba ese tren, porque era muy fuera de lo común al tren normal, pues me gustaba, hacía uno una hora de aquí a Apizaco, haciendo todas las paradas, me gustaba, andaba en un Roll Royce, que es el que allá en la esquina de la 10 poniente (y 11 norte), que es el anaranjado, porque el otro era un azul y era un Fiat, el que salía de Apizaco.

**PJ:** ¿Allí cuántos tripulantes eran, nada más el maquinista?

**AR:** Nada más el maquinista, yo no tenía ayudante, el que andaba conmigo era un eléctrico, por si llegaba a fallar de lo eléctrico, porque esos ya tenían muchos años y los echaron a andar a fuerza. Así también en el otro, un conductor y dos garroteros, el de atrás y el de adelante.

**PJ:** ¿Qué corrida era la más concurrida, si dice que en la de las 6 nadie quería viajar?

**AR:** No, como no, de ellos (los tripulantes) tendrían que salir a las 4 de la mañana o 4 y media para venir acá y luego el último viaje no recuerdo a qué hora llegaba y tener que regresarse a su casa (en Apizaco) por eso no querían, porque les iba a salir peor.

**PJ:** ¿Pero pasaje sí había?

**AR:** No tiene nada que el trenecito de acá (tren turístico) que tiene más tripulantes que pasajeros, que lleva dos o tres pasajeros. Imagínese toda la gente que se iba a trabajar, principalmente a Panzacola, allí era la primera parada, bajaba mucha gente y había mucha gente que salía de esas empresas, se iban rumbo a Teolocho, rumbo a Santa Ana, rumbo a todo eso, hasta el domingo, que iban a La Trinidad, que estaba muy de moda. Iba mucha gente todos los días, ahora sí que ese tren lo hicieron para los trabajadores. Desgraciadamente era muy poquito el pasaje, porque si subía de aquí (Puebla) Apizaco le cobraban igual que de aquí a Panzacola, entonces lejos de haber ganancias hay pérdidas, y son pérdidas, y ojalá hubiera entrado todo el dinero, pero solamente entraba lo de las estaciones, porque lo de las intermedias, pues se le quedaba al auditor, bueno ya lo hecho, hecho está, ya nosotros mismos matamos la gallina de los huevos de oro, uno mismo se prestaba para esas transas.

**PJ:** Además de manejar la máquina, ¿conocía algunas partes de la máquina, eso también le enseñaron?

**AR:** Sí claro, nos enseñaron desde los motores hasta la operación. Le conozco a usted todo, pero una cosa es conocer y otra ya hacerla de mecánico. Nosotros, por ejemplo, fallaba una máquina en el camino, ya nosotros veíamos de dónde era, pues fue tal cosa, varias cosas, ya reportaba uno, falta de potencia, y muchas cosas, ya llegaba uno acá, a Puebla y ya estaba reportado. Reportaba uno y ya el mecánico o el eléctrico se iban directamente a la falla. Luego había corto circuito a tierra y ya no jalaba la máquina, muchas cosas, ¡Bueno ya un día si quiere vamos a ver el autovía 309 que está aquí en el Museo! Cuando gusten, allí hay un aparato que se llama, “el telma”.

Yo le pregunté a un mecánico, porque luego me decían métele el telma, le metía yo el telma y lejos de frenar salía más fuerte, ya un día le pregunté al maestro (mecánico): “¿qué es el Telma?”, “¿Qué no sabes? Es el freno dinámico, es como si fuera un freno dinámico, en una bajada lo metes y ya te detiene el autovía”, pero que le digo “pero este está al revés”, “¿cómo? –me dice– si le meto el telma y se jala”. Por eso mejor ya no lo usaba yo, ya usaba nada más el freno, luego, luego, me di cuenta, desde que lo puse, este no retiene nada, al contrario, un día que lo bajo, ya sentí que ya se retuvo un poco. Entonces ya empecé a dominarla, a dominar el autovía.

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Silbatos y palabras

# Reseña del libro de Sonia Antonio de la Rosa, ¡Váamonos!. Crónica de una ferrocarrilera, México, Ediciones Marari, 2018.

**Blanca Santibáñez Tijerina**

Doctora en Humanidades por la Universidad de Leiden, Holanda. Profesora/Investigadora del Área de Historia del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades-BUAP. Líneas de investigación: Historia regional e Historia social. Contacto: besanti@hotmail.com. La presente reseña fue leída por la autora en su intervención en la presentación del libro, celebrada el 25 de septiembre de 2019 en el marco de la segunda jornada conmemorativa por el 60 aniversario del movimiento ferrocarrilero de 1958-1959, en la sede del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Desde mediados del siglo XIX el ferrocarril en México formó parte del imaginario colectivo; tanto el paisaje rural como el urbano se nutrieron del recorrido incesante de las máquinas y los vagones, que a lo largo y ancho del territorio transportaban pasajeros y mercancías. Pero el tren hizo mucho más que eso: en los años prerrevolucionarios trasladó ideas libertarias, cuando diversos grupos antirreeleccionistas viajaban por el territorio divulgando los preceptos magonistas, metodistas, maderistas y otros más.

Llevó en su seno una campaña democrática en la figura de Francisco I. Madero, recorriendo y promoviendo el Sufragio Efectivo No Reección. Sirvió de cuartel general a las fuerzas revolucionarias que se alzaron en contra del golpe de estado perpetrado por Victoriano Huerta, y en defensa del legítimo cumplimiento de la voluntad popular.

Y ya establecida la paz social e instaurada la modernidad en el país, el ferrocarril fue el medio de transporte de un sinnúmero de mexicanos que realizaron una movilidad laboral temporal o definitiva, con la finalidad de mejorar su calidad de vida y la de su familia. A este respecto John H. Coatsworth señala que “el ferrocarril también hizo posible la difusión de información acerca de nuevas oportunidades (...) Los empleados del ferrocarril y sus pasajeros fueron conductores de noticias de trabajos que se ofrecían en una u otra parte del país. La excitación de viajar y el impacto de nuevas formas de consumo y de vida incrementaron la participación de la fuerza laboral al tiempo que suscitaron una mayor movilidad”.<sup>1</sup>

Y justo es el caso de la maestra Sonia Antonio de la Rosa, quien a través de su libro *¡Váamos!. Crónica de una ferrocarrilera*, nos comparte sus vivencias, sus aprendizajes y sus recuerdos desde el tiempo en que se decidió por aprender el oficio de telegrafista. Es así que tengo el privilegio de compartir con ustedes algunos comentarios con respecto a la lectura de este libro.

Los relatos contruidos con un lenguaje ameno, emotivo y a la vez nostálgico, nos transportan a la añorada estación de tren con sus amplias salas de espera, con su gran reloj que marcaba con precisión las llegadas y salidas de trenes, con sus largos andenes, con su bullicioso tránsito de pasajeros y cargadores y, sobre todo, con su imponente locomotora que precedía a una larga fila de vagones, algunos de pasajeros y otros de carga.



Al leer las páginas de este libro se logra evocar los años infantiles, en que cargados de emoción abordábamos el tren que nos llevaría a visitar a nuestros seres queridos con mucha alegría al inicio, pero con una inmensa pesadumbre al regreso.

El libro tiene la virtud de mostrarnos el lado oculto y olvidado del significado que tuvo el tren en la vida de miles de mexicanos a través de los años: para Sonia fue el medio de una transformación radical de su vida a partir de la llegada del líder ferrocarrilero Demetrio Vallejo, quien inspiró en su madre y en ella misma la idea de ser telegrafista.

Con perseverancia y aplomó logró afrontar las dificultades que se presentaban y los diez días de estancia laboral programados en Tetecalita, Morelos, se convirtieron en 32 años. En ese lapso no sólo desempeñó muy bien su trabajo, sino también mantuvo una convivencia familiar con todos y cada uno de los compañeros con los que tuvo contacto.

A lo largo de 128 páginas, la autora nos da testimonio de la vida cotidiana que giraba alrededor del tren y de su estación, pero además nos conduce a la vivencia imaginaria de cientos de pasajeros que hicieron del ferrocarril su modo de transportación; así lo describe:

Al llegar a Cuernavaca (...) los pasajeros descendían con su equipaje y se dirigían a los taxis que ya esperaban en el andén. Algunos viajaban por conocer la ciudad y esperaban el tren de regreso. Otros, se dirigían al exprés a recoger sus bultos documentados. Los que continuaban el viaje y la tripulación tenían tiempo para tomar alimentos, algunas personas saboreaban las enchiladas de doña Gila o los tacos acorazados de doña Brígida, que eran especiales, mientras que otros comían en el restaurante de la empresa.<sup>2</sup>

La trayectoria de la línea C México-Balsas es narrada de forma emotiva y cuidadosa: el lector agudo concibe el recorrido por todas las estaciones descritas y puede percibir el ambiente festivo de la población que admiraba el paso del ferrocarril, el silbato de la locomotora y la responsable formalidad que el maquinista imponía al desempeño de su labor. Pero también nos refiere el ambiente festivo que se formaba dentro del vagón de pasajeros, que entre el bullicio de las personas y el ruido al pasar los durmientes creaba un escenario poco observado en otro medio de transporte: las viandas que se hacían presentes durante el trayecto, el olor a fruta fresca que emanaba de los poblados que se pasaban y los animales domésticos que se depositaban bajo los asientos: “perros, gatos, pájaros en jaulas”.<sup>3</sup>

Sin embargo, en un ambiente masculinizado como eran los ferrocarriles, la presencia de una mujer causaba diversas situaciones, el propio instructor de telegrafistas señalaba que “la empresa ferrocarrilera formó 31 600 telegrafistas, y entre ellos, había más o menos 200 mujeres en toda la vida de la empresa, incluyendo a las pioneras”;<sup>4</sup> de este número “pocas telegrafistas salieron a la línea a exponerse a toda clase de peligros. La sátira, el cortejo, el machismo, la soledad, el peligro de toda índole estaban presentes. Había que escuchar palabras obscenas por parte de los ferrocarrileros”.<sup>5</sup>

Todo lo anterior nos hace reflexionar que no debió ser fácil para la maestra Sonia Antonio de la Rosa. Sin embargo, su deseo de superación y su perseverancia por cumplir sus propósitos la llevaron a superar sus temores, sus obstáculos, pero sobre todo a vencer la animadversión de algunos de sus compañeros de trabajo en los que prevalecía la tradición machista y misógina.

De vital importancia resultan los relatos acerca de la organización interna de la empresa. Con un amplio conocimiento del mecanismo laboral, la autora nos presenta un detallado panorama de las condiciones de vida y de trabajo en que se encontraba el personal ferroviario y sus familias: viviendas, horarios, responsabilidades, salarios, prestaciones, mecanismos de control, sanciones, cesantías, seguridad social y finalmente pensiones y finiquitos.

En otro apartado se menciona la figura del ferrocarril en la cultura mexicana: en la música, la literatura, el cine y la tradición popular como los refranes; pero también se destacan los estudios históricos de carácter social como los paros, huelgas y movimientos trascendentales como el de 1958-1959 liderado por Demetrio Vallejo.

Otros temas tratados en este libro se refieren a las actividades que debían realizar los telegrafistas y sus responsabilidades; a la estructura laboral de los ferrocarriles y sus espacios de trabajo, además de contener algunas anécdotas personales relacionadas con su desempeño en las actividades ferroviarias.

Por otra parte, al igual que sucedió en la industria textil, la vida de los trabajadores del riel cambió en 1997, cuando finalizaron los recorridos del tren en todo el país. En ambos sectores laborales el silbato regía, no sólo la vida de los obreros y de sus familias, sino también la de los habitantes de las comunidades aledañas a dichas empresas. Tanto los trabajadores de textiles como los ferrocarrileros tuvieron que rehacer sus vidas fuera de sus espacios laborales, tuvieron que reinventar sus actividades ante el cierre de su fuente de trabajo, que por décadas cobijó a generaciones de padres, hijos y hasta nietos.

Los habitantes de diversas poblaciones urbanas y rurales tuvieron que asimilar que nunca más volverían a utilizar este medio de transporte para desplazarse y que su fuente de subsistencia por medio del comercio quedaba suspendida definitivamente. Este trance doloroso y letal abarcó a decenas de familias que dependían del tren para una movilidad laboral segura y económica, afectó a cientos de jóvenes que realizaban sus estudios en la capital de su estado y paralizó la economía de innumerables localidades que estaban conectadas al mercado regional a través de los ferrocarriles. Ya nada volvió a ser lo mismo.

Por último, quiero decir que es una lectura ampliamente recomendada el libro de Sonia Antonio de la Rosa, pues gracias a él se podrán conocer a fondo los movimientos sociales de la segunda mitad del siglo XX, pero sobre todo, comprender la lucha incesante en la vida laboral cotidiana de mujeres que como la autora aún permanecen en la penumbra de la historia oficial. No me resta más que felicitar a la maestra Sonia por este arduo trabajo de recuperación de la memoria histórica a través de su vida y trayectoria profesional y agradecer que comparta con nosotros esas vivencias tan trascendentales, que es imperativo que conozcan y aprecien las generaciones de hoy.

---

[1] Coatsworth, J. H., El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato, México, Ediciones Era, 1984, p. 66.

[2] Sonia Antonio de la Rosa, ¡Váamos!. Crónica de una ferrocarrilera. México, Marari, 2018, p. 25.

[3] Ibid, p. 41

[4] Ibid, p. 103

[5] Idem.

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Archivos documentales y de bienes

# Archivo Histórico

**Fondo:** Ferrocarriles Nacionales de México

**Subfondo:** Junta Directiva

617	Asambleas de accionistas de la Compañía Carbonífera Consolidad de Coahuila (CCCC), de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	7. Duplicado del acta y documentos de la Asamblea anual de 1912	1912	5, 6112	36
618	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	8. Duplicado del acta y documentos de la Asamblea anual de 1913	1913	5, 6113	36
619	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	9. Duplicado del acta y documentos de la Asamblea anual de 1914 y que no tuvo lugar por no haberse podido enviar la lista certificada de accionistas y los poderes de 1914	1914	5, 6114	36
620	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	10. Documentos relativos a la Asamblea Anual que debió celebrarse en la oficina del sr. J. E. Lundstrom de 1915 y que no tuvo lugar por haberse rehusado la central Trust Company de New York a expedir el poder necesario para celebrar dicha asamblea	1915	5, 6115	36
621	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	11. Documentos relativos a la Asamblea Anual que debió celebrarse en la oficina del sr. J. E. Lundstrom de 1916 y que no tuvo lugar por haberse rehusado la Central Trust Company de New York a expedir el poder necesario para celebrar dicha asamblea	1916	5, 6116	36

622	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	12. Documentos relativos a la Asamblea Anual que debió celebrarse en la oficina del sr. J. E. Lundstrom de 1917 y que no tuvo lugar por haberse rehusado la Central Trust Company de New York a expedir el poder necesario para celebrar dicha asamblea	1917	5, 6117	36
623	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	13. Duplicados de las actas y documentos relativos a la Asamblea Anual de 1918	1918	5, 6118	36
624	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	14. Duplicados de las actas y documentos relativos a la Asamblea Anual de 1919	1919	5, 6119	36
625	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	15. Duplicados de las actas y documentos relativos a la Asamblea Anual de 1920	1920	5, 6120	36
626	Asambleas de accionistas de la CCCC, de 1907 a 1914, 1926 y de 1918 a 1937	16. Documentos relativos a la Asamblea Anual de accionistas de la CCCC de 1921	1921	5, 6121	36

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

Archivos documentales y de bienes

## Biblioteca especializada

### Colección Méndez Quijano Ziri6n

- 
- 516.3 031.- G. M. Bruno ; Elementos de geometría analítica y de cálculo infinitesimal : Aplicación del algebra a la geometría / México : Imprenta de la Vda. De Ch. Bouret, 1909, 322 p. ;  
BRU.e  
1909 21.5 x 13.5 cm. – Pasta dura
- 
- 516 032.- Irineo Chacon ; Estudios matemáticos : Un reseña astron6mica, una ojeada sobre las matemáticas, un compendio de agrimensor y geodesia, geometría analítica, trigonometría y astronomía / San Salvador : Imprenta Nacional, 1877, 582 p. ;  
CHA.e  
1877 31.5 x 22.5 cm. – Pasta dura – Forro cuero y papel
- 
- 513 033.- Paul-Louis Cirodde ; Lecciones de aritmética / París : Bailly-Bailliere, [1863], vii p. + 276 p. ; 22 x 14.5 cm. – Pasta dura – Forro de cuero- Faltan dos hojas preliminares y tiene rasgadura  
CIR.l  
[1863]
- 
- 512 034.- Lefebure De Fourcy ; Lecons d' algebre / 4ª. Ed., París : Bachelier, Libraire de L'6cole Polytechnique, 1841, xii p. + 564 p. ;  
FOU.l  
1841 21 x 13 cm. Pasta dura – interiores maltratados
- 
- 516 035.- A. M. Welchons and W. R. Krickenberger ; Plane geometry / Boston : Ginn and Company, 1943, x p. + 544 p. ;  
WEL.p  
1943 20 x 14 cm. – Pasta dura – Forro Tela
-

511 BOU.t 1854	036.- M. Bourdon ; Trigonometrie retiligne et spherique / París : Mallet- Bachelier, Imprimeur- libraire, 1854, 160 p. ; 21.5 x 13.5 cm. – Pasta dura – Interiores manchados
516 ADH.t 1854	037.- Joseph Adhemar ; Traite des ombres / París : Bachelier, 1840, 152 p. ; 20 x 12 cms. – Pasta dura – Interiores maltratados
511 CON.t 1893	038.- Manuel María Contreras ; Tratado de trigonometria retilínea y esférica / 4ª. Ed., México : Antigua imprenta de Murguía, 1893, 240 p. ; 22 x 15.5 cm. – Pasta dura – Forro cuero y papel
531 LAN.a 1895	039.- Gaetano Lanza ; Applied Mechanics / 6ª. Ed., Nueva York : John Wiley & Son, Inc., 1895, viii p. + 929 p. ; 19 x 13.5 cm. Pasta dura – Forro queratol
532 Mou.c 1906	040.- Moulan ; Cours de Mechanique elementaire / París : Ch. Beranger, editeur, 1906, 1243 p. ; 19 x 13.5 cm. – Pasta suave
532 JAR.c [1860] t. I	041.- Julio Jariez ; Cours elementaire de sciences mathematiques, physiques et mecaniques appliquées aux art industriels : t. I Mecanique industrielle / 4ª. Ed., París : Eugene Lacroix, [1860], viii p. + 452 p. ; 21.5 x 13.5 cm. – Pasta dura – Forro cuero y papel
532 JAR.c [1860] t. II	042.- Julio Jariez ; Cours elementaire de sciences mathematiques, physiques, et mecaniques appliquees aux art industriels : t. II Mecanique industrielle / París : Eugene Lacroix, [1860], 365 p. ; 21.5 x 13.5 cm. – Pasta dura – Forro cuero y papel

---

532 043.- Julio Jariez ; Cours elementaire de sciences mathematiques, physiques, et mecaniques appliquees aux art  
JAR.c industriels : t. II Mecanique industrielle- Atlas / París : Eugene Lacroix, [1860], 16 planos ;  
[1860] 21.5 x 13.5 cm. – Pasta dura – Forro cuero y papel  
t. III

---

531 044.- Eleuthère Elie Nicolas Mascart ; Elements de mecanique / París, s.p.i., s.f., 196 p. : il. ;  
MAS.e 21 x 13 cm. – Pasta dura – Hojas sueltas – Faltan tres hojas preliminares  
s/f

---

531 045.- H. & Seyring, T. Muller-Brieslau ; Elments de statique graphique pplique aux constructions / París :  
SEY.e Librairie Polytechnique Baudry et cie, 1886, xvi p. + 392 p. + 29 láminas : il. ;  
1886 24 x 16 cm. – Pasta dura – Forro cuero y piel

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Archivos documentales y de bienes

# Fototeca

**Fondo:** Ferrocarriles Nacionales de México

**Sección:** Donaciones al MNFM

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-001866	Autoarmón.	Blanco y negro	4.5 x 3.5"
03-001867	Maquinaria para vía	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001868	Reparación de riel	Blanco y negro	3.5 x 4.5"
03-001869	Soldadura de riel	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001870	Caldera de vapor	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001871	Caldera de vapor número 6585.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001872	Molde	Blanco y negro	4 x 3"
03-001873	Molde	Blanco y negro	4 x 3"
03-001874	Molde	Blanco y negro	4 x 3"
03-001875	Molde	Blanco y negro	4 x 3"



03-001876	Molde	Blanco y negro	4 x 3"
03-001877	Piezas	Blanco y negro	3 x 4"
03-001878	Pieza	Blanco y negro	4 x 3"
03-001879	Ambulancia de vía de FNM, hospital de Monterrey, N. L.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001880	Tendido de vía elástica. Ferrocarriles franceses.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001881	Tendido de vía elástica. Ferrocarriles franceses.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001882	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001883	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001884	Taller diésel. Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"





---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

Archivos documentales y de bienes

## Planoteca

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Sub Fondo: Ferrocarril Interoceánico (Puebla)

Núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
760	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 150 a 160.	Octubre 22 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 X 28
761	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Atencingo. Plano y perfil de kilómetros VC 160 a 165 y ramal de Cuautla.	Noviembre 15 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 X 28
762	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Tlancualpican. Plano y perfil de kilómetros VD 0 al 10.	Noviembre 24 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Bueno	58 X 28
763	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Tlancualpican. Plano y perfil de kilómetros VD 10 a 18+882.25	Diciembre 2 de 1930	Cianotipo	1:20,000 1:2,000	Malo	58 X 28

764	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Amecameca. Estación Yecapixtla.	Agosto 23 de 1929	Tela calca	1:2,000	Bueno	49 X 25
765	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Amecameca. Plano y perfil de kilómetros VA 0 al 10.	Agosto 20 de 1931	Tela calca	1:20,000  1:2,000	Bueno	58 X 28
766	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Amecameca. Plano y perfil de kilómetros VA 10 al 20.	Septiembre 4 de 1931	Tela calca	1:20,000  1:2,000	Bueno	58 X 28
767	Ferrocarriles Nacionales de México. División Puebla-Oaxaca. Edificio de la estación de Tlacolula.	Marzo 11 de 1931	Tela calca	1 a 200	Bueno	45 X 27
768	Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Interoceánico. Distrito de Tlancualpican. Estación Tlancualpican.	Julio 9 de 1929	Tela calca	1:2,000	Bueno	49 X 25
769	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de San Lorenzo mostrando las dependencias ocupadas por el restaurante.	Octubre 8 de 1929	Tela calca	1 a 200	Bueno	48 X 19
770	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Tlancualpican. Espolón. (Jaltepec)	Julio 68 de 1929	Tela calca	1:2,000	Bueno	49 X 25

771	Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Estación de Tlalquilténango mostrando en rojo el lote solicitado en arrendamiento por la Compañía Minera de Santiago y anexos, S. A.	Febrero 27 de 1928	Cianotipo	1:1,000	Bueno	43 X 20
772	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Tlancualpican. Espolón (Jaltepec)	Julio 8 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Malo	48 X 25
773	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Tlancualpican. Estación Tlancualpican.	Julio 9 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Malo	48 X 25
774	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Los Reyes.	Enero 4 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 X 25
775	Ferrocarril de Atlamaxac. Cruzamiento con el Ferrocarril Oriental en el riel 5+970m. Ángulo 90°.	Mayo 30 de 1904	Copia heliográfica	1 a 20	Bueno	31 X 29
776	Ferrocarriles Nacionales de México. Departamento de Vía y estructuras. Sección de terminales. Modificación de vías en la estación de Oaxaca. División Puebla.	Mayo, 1950	Copia heliográfica	Sin escala	Pésimo	106 X 57
777	Ferrocarriles Nacionales de México. División de Puebla. Plano de la estación de La Compañía mostrando la conexión del FCI con el Ferrocarril de San Rafael y Atlixco.	Marzo, 1926	Copia heliográfica	1:1,000	Malo	70 X 30
778	Ferrocarril Mexicano del Sur. Andén para manejo de remesas de pulque en la estación de Puebla.	Julio 6 de 1927	Cartoncillo	1 a 400	Malo	57 X 27

779	Ferrocarril Mexicano del Sur. Patio de la estación de ETLA mostrando el lugar de la toma de agua para el servicio del ferrocarril, así como su conducción hasta el tinaco.	Junio 3 de 1927	Cartoncillo	1:2,000	Bueno	51 X 41
780	Ferrocarril Oaxaca y Oriente. Proyecto de patio con mesa giratoria de la estación de Tlalixtac.	Diciembre de 1905	Cianotipo	1 a 500	Malo	50 X 39

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

Archivos documentales y de bienes

# Almacén de colecciones

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

## CÉDULA DE REGISTRO DE BIENES MUEBLES CON VALOR HISTÓRICO CULTURAL

1.- NÚMEROS DE REGISTRO. MNFM... (ilegible).

No. INVENTARIO CNCA. No presenta.

No. IINVENTARIO FNM. H0030328IM1190006984.

No. COLOCACIÓN EN ALMACÉN. Planta baja, estante gris número 2, oficina del Almacén de Bienes Muebles Históricos d CNPPCF/MNFM.

CLAVE PRONARE.

INSTITUCIÓN

BM

INVGADOR

NÚMERO

LÍNEA

KILÓMETRO

OTRO No. (especificar). No presenta

2.- LOCALIZACIÓN.

Estado: Puebla Municipio: Puebla Localidad: Puebla.

3.- NOMBRE DEL OBJETO: Petardo.

4.- NOMBRE DEL FABRICANTE: Ferrocarriles Nacionales de México

5.- MATERIA PRIMA PREDOMINANTE: Pólvora, lámina, lija.

6.- INSCRIPCIONES: No presenta.

**7.- MEDIDAS:**

Alto 4 cm Largo 7 cm Ancho 7 Diámetro      Peso aprox. 20 gr.

**8.- LUGAR DONDE SE LOCALIZÓ:** Puebla, Puebla.

Recolección (X) Donación ( ) Adquisición ( ) Otro, especifique ( ) \_\_\_\_\_

**9.- ESTADO DE CONSERVACIÓN.**

Bueno ( )

Regular ( X )

Malo ( )

**10.- REGISTRO FOTOGRÁFICO.**

Sí ( X )

No ( )



Foto: María de la Paz González.



## 11.- NOTAS Y OBSERVACIONES. (Función, descripción detallada, historia, etc.)

Referencias:

### 11.- REGISTRÓ: PRONARE

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.