

Estaciones

La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México: una aproximación a los daños económicos y sociales

The Workers' Administration of the National Railways of Mexico: an approach to economic and social damage

Jorge Fernando Beltrán Juárez

Estudiante del Doctorado en Historia en el CIESAS-Unidad Peninsular. Contacto: jorge.beltran-@hotmail.com

Resumen

Uno de los fenómenos más relevantes durante la gestión de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1938-1940, fue el daño socioeconómico generado a partir de los accidentes ferroviarios. Debido a ello, el presente artículo propone su análisis por medio de la revisión historiográfica y, sustancialmente, por el uso de fuentes primarias, con el objetivo de brindar una guía que permita observar los daños económicos y sociales ocasionados durante el proyecto cardenista, cuyas fallas, accidentes y desencanto popular por la ineficiencia del servicio, incurrieron como factor de peso para su eliminación desde los primeros días de la presidencia de Manuel Ávila Camacho.

Palabras clave: accidentes, indisciplina, opinión pública, sindicalismo, ineficiencia.

Abstract

One of the most relevant phenomena during the management of the Workers' Administration of the National Railways of Mexico, 1938-1940, was the socioeconomic damage generated from railway accidents. Due to this, this article proposes its analysis through the historiographic review and, substantially, the use of primary sources, with the aim of providing a guide that allows observing the economic and social damages caused during the Cardenista project, whose defects, accidents, and popular disenchantment due to the inefficiency of the service, incurred as a weighting factor for its elimination from the first days of the presidency of Manuel Ávila Camacho.

Keywords: accidents, indiscipline, public opinion, unionism, inefficiency.

Introducción

Lázaro Cárdenas, el hombre de Jiquilpan, señala Anaya Merchant, “continúa encerrando un misterio en las interpretaciones de la Revolución mexicana”,¹ lo que provoca el planteamiento de nuevas interrogantes y la reflexión de algunas tesis que giran en torno a él. Particularmente, los análisis sobre su sexenio han abordado temas variados, como: la ruptura con Calles, el reparto agrario, el ascenso del sindicalismo, la educación socialista y la expropiación petrolera, siendo esta última, quizá, la reforma más conocida. Sin embargo, dentro de sus políticas nacionalistas también destacó la nacionalización de los Ferrocarriles Nacionales de México, decisión que fue complementada, un año después, con la formación de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México (en adelante AOFNM), para llevar la gestión de la compañía.

Esta medida sobre la nacionalización y el apoyo obrero ha sido reflexionada en la historiografía. Sin embargo, el mecanismo de análisis ha engranado al Estado y al sindicalismo, para explicar las contradicciones que derivaron de esa relación y que impidieron su funcionamiento. No obstante, aún hay líneas temáticas por abordar para contribuir a dilucidar sobre la problemática. En este sentido, el objetivo del presente artículo es hacer una exposición de los daños económicos y sociales que generó la AOFNM a través del fenómeno de los accidentes. Para cumplir el propósito el texto se divide en cuatro apartados. En el primero se realiza una exposición breve sobre la génesis de la AOFNM. En el segundo se aborda el tema central: los accidentes, exponiendo una aproximación de los daños económicos de los primeros once meses de gestión, que es hasta donde permiten las fuentes, para finalmente ver algunas manifestaciones de los usuarios en contra de la AOFNM. En el tercero se esboza el fin de la Administración. Y en el cuarto y último se enumeran algunas conclusiones.

Génesis de la Administración Obrera

La creación de la Administración Obrera sólo fue posible debido a la expropiación de los Ferrocarriles Nacionales de México, que se llevó a cabo el 24 de junio de 1937. El argumento central que se manifestó para realizar la tarea cuestionó el funcionamiento deficiente de la empresa, la cual, a pesar de estar organizada bajo un esquema de tipo capitalista, tuvo resultados en sus operaciones que no coincidían con su naturaleza. Situación que se agravaba con el “arraigo de vicios y deficiencias” en el manejo del sistema, que a su vez habían repercutido en el progreso técnico. Por lo que, ante la necesidad de dar salida al problema y como una tarea necesaria para el progreso social y económico del país, se consideró como necesaria realizar la expropiación de los Ferrocarriles Nacionales.² Esta decisión se sumaba a una lista de disposiciones en la intrincada historia de la compañía, que tenían por objeto resolver problemas de fondo.

Esta expropiación, realizada en lo que Niblo considera la etapa radical del cardenismo, de 1936 a 1938,³ aún tenía una tarea por resolver: ¿quién iba a administrar a la recién expropiada compañía? La respuesta estaba esbozada en el decreto de expropiación, pero seguía sin ser clara, ya que sólo se señalaba que debía crearse de forma inmediata un organismo que tuviera a su cargo a la empresa, pero que mantuviera una línea directa con el Ejecutivo Federal.⁴ Lo que no era ambiguo era la intención de incluir la participación obrera, haciendo un llamado a los trabajadores ferroviarios de los distintos niveles a involucrarse y lograr el estado de eficiencia que tanto urgía en la compañía. Sin embargo, la naturaleza de su participación iba a ser discutida a lo largo de casi un año, pues a pesar de que la participación obrera cobraba fuerza por la política democratizadora del sexenio, la decisión oscilaba entre tres modelos: una administración gubernamental; una mixta, es decir, de participación estatal y obrera; o bien, una donde el imperante fueran los trabajadores.



Revista *Ferronales*, t. IX, núm. 12, diciembre de 1938.

En este lapso de tiempo, la administración de los nacionales quedó a cargo de dos entidades en distintos momentos. En la primera, al inicio de la expropiación, quedó al cobijo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Para el segundo periodo, la responsabilidad fue traspasada al Departamento Autónomo de Ferrocarriles. Este organismo fue creado el 30 de junio de 1937, con el objetivo de tener una entidad exclusiva que administrara a la empresa. Sin embargo, la vida del Departamento iba a ser efímera, ya que para el 30 de abril de 1938 se decretó la creación de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México,⁵ la cual inició operaciones al día siguiente, el 1 de mayo, y finalizó su gestión el 31 de diciembre de 1940.

Pero, ¿cuáles fueron los motivos para entregar la administración a los trabajadores? Se ha sugerido que la decisión fue plenamente del Estado y su política obrera, sin embargo, el fallo fue resultado de un proceso de presión y negociación entre el gobierno y el sindicato. Particularmente, la influencia de éste había ido creciendo, al grado de que la propuesta de la expropiación y administración había sido manifestada a Cárdenas a través de un comité integrado por Federico Bach, J. R. Gámes, y Moisés T. de la Peña. La idea era que el sindicato operara por cinco años a la compañía, lapso de tiempo en el que el gobierno se seguiría haciendo cargo de la parte financiera, mientras la nueva administración dedicaba sus esfuerzos a la rehabilitación física y económica.⁶ Sin embargo, la petición no tenía una aceptación homogénea dentro del grupo obrero, debido a que veían la medida como una herramienta para subordinar a los obreros del riel a la Ley Federal del Trabajo de 1931, lo que significaría convertirse en trabajadores del Estado y perder todas sus conquistas, entre ellas su mejor arma, el derecho a huelga.⁷ Por otra parte, había quienes tomaron la propuesta como una oportunidad para lograr mejoras económicas y avances en las condiciones de trabajo. Finalmente, por parte del gobierno, la decisión, señala Guajardo Soto, formó parte de una estrategia de Cárdenas para “lidiar con la baja productividad laboral y combatividad sindical”.⁸ Esta ambigüedad, en la parte laboral y oficial, mantenía la moneda en el aire, la cual, al tocar suelo, favoreció a la política obrera.

Este apoyo encontró camino abierto una vez que fue creada la AOFNM, el 30 de abril de 1938, pues en los estatutos se definió su parte orgánica. Esta se constituiría por un Consejo de Administración de siete miembros, personajes que serían designados por el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), por medio de su Comité general, ejecutivo y de vigilancia. A su vez, el Consejo designaría a un presidente, mismo que fungiría como gerente general, el cual representaría a la AOFNM, teniendo a su cargo: la organización, administración, funcionamiento, mejoramiento y explotación de las líneas férreas, así como la disposición de bienes y fondos.



Grupo de funcionarios de la Administración Obrera, 1939. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

A su vez, se definieron las obligaciones económicas de la AOFNM, fijándose que el sistema debía operar con un coeficiente de explotación no mayor al 85% de los ingresos brutos. Al mismo tiempo se le obligaba a invertir 5.36% de los ingresos en adiciones y mejoras. También debía cubrir al Gobierno Federal una participación, cuyo monto que se calcularía tomando como base un porcentaje de los ingresos brutos y añadiendo un porcentaje de los remanentes, siendo el porcentaje base 5.64 cuando los ingresos anuales fueran de \$125 millones, o más, y de 3.64 cuando los ingresos estuvieran por debajo de dicha cantidad. Los remanentes obtenidos por reducción de coeficiente de explotación o por cualquier otra causa, se distribuirían de la siguiente manera: a) 25% para incrementar las inversiones por concepto de adiciones y mejoras, b) 25% para aumentar la base de participación del gobierno, c) 25% para el fondo de previsión de los trabajadores ferrocarrileros y d) 25% para construir un fondo de reserva, con el objetivo de hacer frente a la situación en los años de abatimiento de las condiciones financieras de la explotación.⁹ No obstante, dar cumplimiento a las obligaciones contraídas demandaba esfuerzos titánicos, pues la situación financiera y material en que la AOFNM recibió a la compañía no era la más óptima.

Muestra de ello es el grave problema de la deuda que padecía la empresa, la cual ascendía a cerca de 43 millones, de los cuales al perecer 18 eran de pago inmediato y 24 con vencimiento a corto plazo.¹⁰ A este problema habría que agregar el déficit y las malas condiciones del material rodante, que venían desde la Revolución y se agravaron en años posteriores. Claro ejemplo de ello fue la disminución del material, al pasar de 14 mil a sólo 9 mil carros para 1928. Cifra de la cual, entre 3 mil 500 y 4 mil eran rentados a propietarios estadounidenses.¹¹ Otro de los problemas acuciantes fue la desarticulación del sistema de trabajo durante la Revolución, a través del denominado derecho de carabina.¹² Fenómeno que, acompañado del creciente movimiento sindical, permitió el incremento desmedido del número de trabajadores, problema que trató de ser solucionado con la dupla administrativa de Luis Montes de Oca y Javier Sánchez Mejorada, durante la primera mitad de la década de los treinta.¹³

En síntesis, la génesis de la AOFNM fue parte de un proceso de apoyo sindical y de negociación con el Estado. Sin embargo, las condiciones materiales y financieras presentaban complicaciones de fondo para una buena operación, lo que significó un primer obstáculo. En segundo lugar, la composición orgánica de la administración representó otra dificultad, ya que a pesar de que se trató de mantener un equilibrio en los puestos jerárquicos de la compañía, el sindicato mantuvo una injerencia directa, sustentada no sólo en el ambiente nacional obrerista, sino fundada en un andamiaje jurídico.



Grupo del personal y operarios encargados de obras de construcción del puente sobre el Gran Canal y el Canal de San Lázaro, 1939. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Los accidentes: una mirada a los daños económicos y el levantamiento de la voz

El tema de los accidentes no fue un problema exclusivo de la AOFNM, sin embargo, bajo su gestión se volvieron notorios por la frecuencia y por la gravedad de los mismos. En este tenor, es preciso resaltar que han sido revisados, ya sea por contemporáneos de esa época, como Antonio Vera o Gustavo Molina,¹⁴ o bien, en estudios académicos como el de Ruth Adler o Villar Carbajal.¹⁵ No obstante, los abordajes han sido someros, como el caso de Vera, quien a pesar de hacer una reflexión puntual sobre lo que él denominó el fenómeno de la chocanería, sólo se limitó a referir menos de diez percances. Por su parte, Molina realizó una aguda crítica sobre el desastre ferrocarrilero, aunque atribuyó las causas del fenómeno a la infiltración del Partido Comunista Mexicano, cuyo propósito fue crear un escenario de incertidumbre. En el caso de Adler, apunta que los percances no fueron un hecho desorbitante si se les comparaba con años anteriores, y que al menos la mitad de ellos, para 1938, nada tuvieron que ver con la negligencia,¹⁶ por lo que se limita a señalar algunos percances de importancia. Finalmente, Villar también apunta a que las cifras no son alarmantes e incluso son aceptables si se toma en cuenta que el kilometraje de recorrido aumentó, y que las condiciones del equipo material no eran las óptimas.¹⁷ Estas aproximaciones, que revelan parte del problema, dejaron como tarea pendiente la sistematización de los daños económicos.



Principales funcionarios de la administración obrera, que recorrieron en viaje de inspección en inauguración de tramo ferroviario, 1939. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Sin embargo, dicha labor no es una tarea fácil y en todo caso sólo es un acercamiento. Parte de este problema se encuentra en las deficiencias mismas de la documentación, como lo señaló Melquiades Angulo a Cárdenas para 1939,¹⁸ expresando que los datos de los accidentes registrados eran incompletos, debido a la frecuencia con que ocurrían, pues esta provocaba que las investigaciones estuvieran en curso o por abrirse, imposibilitando su registro. A esta complicación habría que agregar que las comisiones investigadoras realizaban las pesquisas de manera extemporánea, demora que desvirtuaba los daños reales de los percances. Por si fuera poco, el mismo Angulo enunciaba que los accidentes más importantes no se encontraban en los registros, bajo pretexto de estar en investigación.¹⁹ En consecuencia, la suma de estos inconvenientes generó una deficiencia en la estimación de los daños.

Es probable que la ausencia de datos se haya realizado discrecionalmente, considerando la naturaleza y origen de los informes. Es decir, al ser realizados por la misma compañía, y a pesar de que eran examinados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, no se debe descartar que la falta de datos pudo tener como fin aminorar las críticas y no aumentar la desconfianza de los usuarios y del Estado. Además, habría que agregar un inconveniente adicional, las estimaciones oficiales sólo contemplaron los daños materiales. Por lo que no estipularon gastos derivados, como: indemnizaciones a pasajeros o a trabajadores, ya fuera por muerte o lesiones. Igualmente, no se consignaron las pérdidas por mercancías o productos transportados. Finalmente, una variable más complicada de estimar son las horas muertas por el retraso en el sistema.

No obstante, a pesar de las limitantes, las estimaciones realizadas al final del primer año de gestión muestran que a lo largo de 1938 hubo un total de 496 accidentes, de los cuales 362 fueron responsabilidad del personal y sólo 134 por causas ajenas a los trabajadores. Los daños de estos percances se contabilizaron en un millón 384 mil pesos, aproximadamente, pues la cifra aún no contemplaba los daños totales. Este recuento de accidentes y sus costos pueden ser refutados si se señala que la AOFNM comenzó a operar hasta mayo de 1938, por lo que los

percances suscitados en los primeros cuatro meses quedarían fuera de su contabilidad, lo que equivaldría a no incluir 182 incidentes. Sin embargo, de mayo a diciembre hubo un total de 280 accidentes, es decir, que bajo la AOFNM hubo un promedio mensual de 35 accidentes, de los cuales 84 fueron choques y 51 descarrilamientos. Cifra que en daños económicos se traduce en 900 mil pesos, aproximadamente, para los últimos ocho meses del año. En cuanto a daños humanos, se registraron de agosto a diciembre 29 pasajeros muertos y 85 lesionados.²⁰ Aunque la cifras no contabilizaron los daños a los trabajadores, pues sagazmente y como práctica habitual de la AOFNM, las lesiones o muertes de los trabajadores fueron contabilizadas bajo el criterio de accidentes de trabajo. Por último, es preciso mencionar que el informe de estos meses no incluyó los daños de los accidentes más importantes.

Para los meses de enero a marzo de 1939 la situación se había agravado, señala Angulo, ya que aumentaron los accidentes de importancia, cuyos montos, a pesar de no haberse colocado en los informes de los Ferrocarriles Nacionales, alcanzaban altas cantidades. Por ejemplo, un accidente en Laredo, donde estuvieron involucrados los trenes 3 y 4, ocasionó la destrucción de las locomotoras, coche express y correos, así como el de pasajeros. El monto de los daños, aunque exagerado, se había calculado en aproximadamente un millón de pesos, cantidad que superaba el monto de accidentes del año anterior, por parte de la misma AOFNM. En cuanto al número de muertos y heridos, la cifra fue elevada, pues en dos accidentes, en Tres Cumbres y Huehuetoca, hubo 22 pasajeros muertos y 61 heridos. Al final, para estos tres meses, el total de accidentes fue de 138, con un promedio de 46 mensuales, ascendiendo los perjuicios a 372 mil pesos, aproximadamente.

Un panorama con una escala más afinada, que permite escudriñar con detenimiento los percances de este último ejemplo, es decir, de enero a marzo de 1939, es observarlos por división. Aunque es preciso aclarar que la fuente no consignó todas las divisiones. Ilustrando esta situación, se aprecia que en las divisiones: Cárdenas 22 accidentes; Centro 11; Golfo 3; Guadalajara 1; Jalapa 4; México 11; Monterrey 12; Pacífico 5; Torreón 15; Puebla 10; Querétaro 22; y Sureste 22. La distribución del número de percances es desigual; sin embargo, da cuenta de un problema generalizado.

Ahora, las estimaciones económicas por pérdidas en cada división también son ilustrativas, aunque también se debe aclarar que algunas divisiones no contabilizadas con percances sí aparecen aquí con el monto de los daños. Comenzando: la división Cárdenas registró una pérdida de 95 mil pesos, aproximadamente; la Centro registró quebrantos por 15 mil pesos; la Golfo contabilizó sus percances en 10 mil pesos; la Guadalajara sólo estimó 500 pesos en daños; en cuanto a Jalapa, sus mermas ascendieron a poco más de 10 mil pesos; en la división Monterrey se registró una pérdida de 8 mil pesos; en la Pacífico el monto se estimó en 9 mil pesos; en la México el monto alcanzó casi los 18 mil pesos; en el caso de la división Querétaro la cuantificación de pérdidas fue la más elevada, con 140 mil pesos; en el caso de la división Torreón los perjuicios superaron los 15 mil pesos; en la división Puebla los daños ascendieron a 11 mil y, finalmente, la Sureste alcanzó el monto de 138 mil pesos, casi igualando a la de Querétaro.

Recapitulando, aunque a manera de paréntesis, de los once meses registrados, los daños por accidentes rondaron 1.3 millones de pesos. Cifra que, si bien podría no considerarse elevada, representaba severos daños para las ya débiles finanzas de la empresa, que desde hacía mucho registraba pérdidas y que, además, para mediados de 1938 había declarado que no podía operar con sus propios ingresos, por lo que a partir de ese momento gestionó préstamos, los cuales por cierto le fueron negados.²¹ En una visión más crítica, hubo quien manifestó que la compañía requería de al menos de 150 millones para poder poner en marcha a la empresa.²² En consecuencia, esta situación financiera hace que los accidentes y sus perjuicios se volvieran un asunto de suma importancia.

En este tenor, resalta que las causas más comunes de los percances, fueron: choques y descarrilamientos por exceso de velocidad, siguiéndole falta de precauciones, vía mala y falta de protección. Por lo que al ser este fenómeno un suceso acontecido en el material rodante, el personal involucrado directamente, era miembro de: las tripulaciones y el departamento de vía. Principalmente, conductores, maquinistas y garroteros.

Con frecuencia, estos actores involucrados trataron de diluir las causas verdaderas de los accidentes, bajo el argumento de sabotajes hacia la AOFNM, tesis que fue replicada con las indagatorias. Como ejemplo, puede observarse un accidente de patio del 10 de marzo de 1939. El problema fue que el mayordomo Antonio Nieto no realizó un cambio de agujas, provocando que catorce carros se estrellaran en el cabo de un tren extra de carga. Ante el incidente, el mayordomo reportó el percance al jefe de patio, alegando que había realizado el cambio, pero que manos criminales habían revertido su trabajo sin explicación alguna. Al indagarse el suceso, la superintendencia

comprobó que la responsabilidad había sido de Nieto.²³ Otro caso ilustrativo es el del accidente ocurrido el 8 de marzo del mismo año, entre las estaciones Chivela y Nizanda. En este asunto el accidente ocurrió por la falta de unas varillas de cambio, alegando la AOFNM acto de sabotaje. Sin embargo, la comisión investigadora difirió del argumento, sosteniendo que la causa había sido el robo de las varillas por parte de las poblaciones indígenas aledañas. Situación que al parecer era sabida, puesto que el material hurtado se utilizaba para la reparación de las llantas de sus carros.²⁴ Por lo que la responsabilidad ya no sólo fue de la tripulación, sino del personal de vías.

Regresando, de manera paralela a los accidentes registrados y de los cuales se hicieron las estimaciones económicas, se llevó a cabo un informe para el mes de abril de 1939, en el cual se hicieron indagaciones de los accidentes no reportados. La elaboración corrió a cargo de los inspectores de la Secretaría de Gobernación, en coordinación con la AOFNM. El informe presentado a García Téllez, secretario de la dependencia, incluyó accidentes de mayo de 1938 a febrero de 1939. La pesquisa arrojó un total de 57 percances, sin embargo, sólo se seleccionaron 28 para ser estudiados, aunque al final sólo se realizaron las averiguaciones de siete casos.²⁵ No obstante, a pesar de que los resultados pueden ser matizados, siguen siendo interesantes porque mostraron las dimensiones de la negligencia obrera. Muestra de ello es el caso del 24 de diciembre de 1938, ocurrido entre Tolteca y Jasso, donde el tren extra 1503 dio alcance al 2702. Aquí, la explicación del percance fue que el tren 1503 se detuvo a descargar balasto en la curva de la vía, por lo que no podía ser visto a larga distancia. Sin embargo, la responsabilidad recayó en los trabajadores por no colocar las señales pertinentes, tarea que no realizaron porque el conductor Juan José Vieyra se encontraba en estado de ebriedad, mientras que el garrotero José Ríos Espino no lo pudo hacer por tener que atender sus trabajos correspondientes.²⁶ Lo relevante es que el conductor ya mencionado tenía antecedentes como responsable de otros accidentes, pero por influencias con el sindicato no había sido removido de su puesto. Al final, los daños del percance fueron un caboose destruido y desperfectos en una de las máquinas.

Otra serie de accidentes no reportados fueron incluidos en un informe adicional del mismo abril de 1939, y los detalles son por más ilustrativos. Por ejemplo, el del 27 de febrero de 1939 del tren extra No. 523, procedente de Ixtepec, Oaxaca. Según los datos recabados una cuadrilla perteneciente a la sección Z-13, que se encontraba haciendo trabajos de reparación en la vía, notó que aproximadamente a dos kilómetros de donde se encontraban había un incendio en un terreno colindante a la vía. Suceso que era normal en los meses de febrero y marzo debido a las quemadas de zacate que realizaban los rancheros. En este escenario, los trabajadores notaron acercarse un tren de carga, al que se le incendiaron dos jaulas con plátanos. La hipótesis fue que, debido al fuerte incendio y al viento, el fuego debió pasar al tren y albergarse en la basura que envolvía los racimos de fruta, por lo que los trabajadores hicieron señales al conductor para que detuviera el convoy, quien sólo lo hizo hasta el kilómetro Z-138. En este lugar, y detenido el tren, la cuadrilla, junto con la tripulación, logró sofocar el incendio de una de las jaulas. No obstante, quedando una encendida, se le pidió al conductor Natalio Escudero se metiera en el escape cercano de Suchilapa para apagar la jaula pendiente, pero el conductor, lejos de hacer caso llevó la máquina a toda velocidad a la Estación de Jesús Carranza, esperando que el viento lograra sofocar el incendio. El resultado fue que en el trayecto se desprendieron brasas que calcinaron los puentes Z-128 B y Z-130 B.²⁷ Además de que puso en peligro la estación.

Este tipo de percances fueron frecuentes, causando daños de consideración al material rodante en general, es decir, desde material de primera clase hasta equipo de carga. Y aunque es complicado estimar los daños, es importante señalar que la destrucción del material rodante agravó más la situación material de la compañía, misma que al momento de su formación se había comprometido a mejorar las condiciones de la empresa, por lo que ya no sólo se incumplía el acuerdo, sino que se actuaba en contra del patrimonio ferrocarrilero. Por ejemplo, en una lista breve de mayo de 1938 a julio de 1940, se registraron 32 locomotoras involucradas en choques o alcances, algunas de las cuales habían sido reparadas y otras estaban en espera.²⁸



Revista *Ferronales*, t. X, núm. 3, marzo de 1939, p. 23.

La frecuencia de estos percances encontró explicación en los señalamientos sobre la falta de disciplina. No obstante, el problema era más profundo y había surgido con la Administración misma. La contradicción referida es que la AOFNM desempeñaba un doble papel: patrón y empleado al mismo tiempo. Es decir, por una parte le tocaba cuidar los intereses de la compañía para encaminarla a la eficiencia, y por otra, tenía que velar por la justicia obrera. En esta doble tarea, el sindicato jugó un papel sustancial, pues su injerencia en las comisiones mixtas permitió evitar o levantar multas a los trabajadores responsables en los percances, dando paso a la negligencia. Influencia que resaltó en no pocas ocasiones, cuando los trabajadores involucrados en percances fueron sólo sancionados con marcas demeritorias, cambiados de sus lugares de trabajo, suspendidos temporalmente, o bien, cuando fueron dados de baja y aparecieron reinstalados en sus puestos de trabajo.

Ilustrando esta situación puede verse el accidente del 29 de enero de 1939 en la división Sureste. En él estuvieron involucrados el conductor F. Vázquez y el maquinista F. Soto. El percance fue catalogado como descarrilamiento y la causa exceso de velocidad, siendo el costo de los daños de mil 500 pesos. Sin embargo, no se aplicaron sanciones a los responsables por haber expirado el plazo en que debían aplicarse.²⁹ Otro ejemplo es el del 21 de febrero en la división de Guadalajara, donde los responsables de la colisión fueron el conductor J. Ayala y el maquinista R. Munguía, por no liberar la vía principal. Y a pesar de que las investigaciones determinaron su culpabilidad, al primero se le colocaron diez marcas demeritorias y al segundo no se le aplicó sanción.³⁰ Cabe mencionar que el caso del maquinista R. Munguía ilustra una situación muy común dentro de los percances: que algunos trabajadores estuvieron involucrados en varios accidentes. Como fue Munguía, en el descarrilamiento del 3 de febrero. O el caso del maquinista R. Retolosa en la división Sureste, quien estuvo involucrado en dos accidentes en menos de una semana: un choque y un descarrilamiento.

Esta situación fue de preocupación para Cárdenas, y a la cual intentó dar solución. Sin embargo, dicha situación no habría de ser resulta, puesto que siguió siendo de preocupación para el gobierno avilacamachista, quien señaló que uno de los problemas de los Ferrocarriles Nacionales era el material, ya que los equipos fijos y rodantes: rieles, carros, locomotoras, herramientas, terraplenes, entre otros, habían sufrido desgaste y no se habían repuesto.³¹ Esta observación, a pesar de no señalar directamente a la AOFNM, involucraba tácitamente el desgaste generado en la gestión, el cual no fue sólo cuantitativo, sino que levantó la voz de los usuarios.

En este sentido, las críticas al fenómeno de los accidentes se manifestaron desde diversos ámbitos incluyendo la prensa, grupos políticos o actores individuales, opiniones ciudadanas, e incluso desde el interior del gremio ferrocarrilero con trabajadores activos o retirados, exhibiendo estos últimos puntos de vista contrapuestos dentro de

la “homogeneidad” del sector obrero ferrocarrilero. El llamado de atención hacía énfasis en reinstaurar la disciplina entre los trabajadores, con el objetivo de poner un alto a la destrucción del material rodante del principal sistema de transporte del país.

En este tenor, las protestas civiles para poner orden dentro de la Administración se realizaron desde diversos espacios del país. Desde los que se reclamaba al presidente Cárdenas evitar la bancarrota de los Ferrocarriles Nacionales, puesto que la destrucción del material rodante era una constante dentro de la AOFNM, y cuya causa no era otra cosa que la falta de cumplimiento al reglamento por parte del personal de trenes.³² Secundando este ejemplo, estuvo la voz de un ex ferrocarrilero, Isidoro V. Franco, quien manifestó al presidente Cárdenas, el 16 de abril de 1939, el problema que representaba el sindicato dentro de la gestión, otorgando éste impunidad en las negligencias de los trabajadores: “[...] ya que no habiendo pena o castigo, para los que causan los accidentes, pues estos ya no son despedidos del servicio, sino sólo castigados con un máximo de tres meses, vuelven a ocupar sus puestos, a veces hasta se les mejora y por lo tanto poco les importa cometer un error”.³³ Ahora, como muestra del descontento colectivo, se cita el llamado del 26 de febrero de 1940, por parte de unos vecinos de la ciudad de Puebla, quienes acusaron el mal manejo de la Administración, por: “indibidúos inispertos (sic) de poca dignidad y sentimientos contra la umanidad (sic), además con la destrucción del material ferroviario que es de la Nación”.³⁴

Un último ejemplo de la inconformidad por la gestión de la AOFNM provino de Salvador Romero, quien expresó su descontento por una serie de accidentes ocurridos el 1 y 3 de mayo de 1939 en la división de San Luis Potosí, por lo que hizo un llamado al personal para cumplir las normas y exigir disciplina. También resaltó la indiferencia de algunos oficiales ante la situación, señalando que los vínculos de amistad hacia los subordinados les impedían aplicar las sanciones. Estas acusaciones encontraron inmediata respuesta en el oficial de división Arenal B., quien manifestó tener conocimiento de los hechos, sin embargo, su contestación señaló que el problema de fondo radicaba en los estatutos y los contratos de trabajo, por lo que lo invitaba a revisar el reglamento en la próxima convención.³⁵ Este tipo de situaciones no sólo contribuyó al mal comportamiento de los trabajadores, sino a generar desconfianza entre los usuarios.



El Sr. Salvador Romero y otros funcionarios del STFRM en acto 1939. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Finalmente, estas expresiones de protesta por las deficiencias son sólo un ejemplo de un abanico de críticas numerosas, pero que, sin duda, reflejan la huella que había penetrado en la memoria colectiva sobre la inseguridad del transporte ferroviario, así como la nulidad de medidas que pudieran revertir el efecto. Dichas demandas, que contenían la preocupación por mejorar el servicio, cobraban sentido, puesto que a pesar de las deficiencias del servicio y del equipo, el uso del tren seguía siendo de vital importancia, ya que los mejores años del autotransporte aún no llegaban.

El fin de la Administración

La vida de la AOFNM fue breve y las causas de su extinción variadas, sin embargo, antes de finalizar se hicieron algunos intentos por prolongar la experiencia obrera. Así lo dejan ver algunas reuniones que tuvieron Cárdenas y Ávila Camacho con la AOFNM. La primera reunión se realizó con Cárdenas en mayo de 1940, donde exteriorizó su inconformidad con el personal por no cumplir con los compromisos adquiridos, y condenó el alto índice de accidentes.³⁶ Acusaciones que negó el sindicato, calificándolas como falsas,³⁷ agregando que la situación en que recibió la empresa no fue la ideal, escenario que si bien fue cierto, no justificaba el comportamiento de los trabajadores.



Revista *Ferronales*, t. XII, núm. 8, agosto de 1940, p. 2.

Sin embargo, la Administración aceptó el compromiso de remediar la situación y se dedicó a estudiar de nueva cuenta la situación financiera de la empresa, publicando el 9 de julio de 1940 un plan de economías, en el que proponía: reducir los gastos mensuales comprimiendo la nómina, suprimiendo puestos de confianza, evitando pagos de horas extra y suprimiendo puestos y turnos no indispensables, entre otras cosas.³⁸ La respuesta del sindicato fue inmediata y negativa, argumentando que se podía obtener el ahorro solicitado si se eliminaban las irregularidades en las compras de material y equipo rodante, así como con la reducción de los salarios de los ejecutivos. Situación que sólo hizo evidente una pugna al interior de la AOFNM.

La siguiente reunión se realizó en día 11 de julio de 1940, para continuar con la discusión de los problemas financieros, siendo los puntos fundamentales dos: el índice de accidentes y los problemas económicos de la Administración. La siguiente junta se realizó el 16 de julio de 1940, en la que la AOFNM presentó las propuestas del Consejo de Administración para mejorar la situación financiera, mientras que el sindicato mostró un plan para reducir los accidentes. El problema quedó sin resolver, puesto que el 25 de julio la Administración Obrera convocó a

una convención para dar salida a los problemas financieros y de disciplina, en la que se aceptó que se debían reducir los gastos de la empresa, sin embargo, los trabajadores no aceptaron la reducción de personal, ni la baja de salarios.

Esta actitud renuente, en la que los trabajadores no estaban dispuestos a ceder y aceptar las reformas, no fue tolerada por Ávila Camacho. Así lo dejó ver en la reunión del 16 de diciembre de 1940, en la que planteó ante el sindicato la reorganización de los ferrocarriles. La respuesta del sindicato fue negativa. En contestación, el nuevo presidente pronunció el 18 de diciembre el fin de la Administración Obrera.

Conclusiones

A manera de conclusión, se puede decir que la creación de la AOFNM no sólo debe ser vista desde el marco de la política nacionalista y desde el triunfo del obrerismo. Una mirada más reflexiva nos sugiere que el proyecto cardenista, implementado para poner en eficiencia a los Ferrocarriles Nacionales, gestó desde sus inicios una serie de contradicciones. Por una parte, la compañía ferroviaria más grande del país arrastraba problemas importantes, como el de la deuda, la reorganización, la dependencia tecnológica, entre otros. Y en la otra cara, la formación de la AOFNM no pudo resolver un problema de origen: ser patrón y empleado al mismo tiempo. La conjunción de ambos factores imposibilitó ya no sólo cumplir con los compromisos económicos de la empresa, sino realizar una buena gestión y prestar un servicio eficiente para los usuarios. Por el contrario, la indisciplina y el clientelismo terminaron por encontrar expresión en fenómenos como el de los accidentes.

De manera que, si bien hay vacíos en la contabilidad y en la estimación de los daños económicos, no dejan de ser una buena ventana para entender el impacto de las irregularidades creadas en el sistema, y la merma a las débiles finanzas de la compañía. Por otra parte, las cifras estimadas en poco más de 1.3 millones de pesos, por los accidentes de mayo de 1938 a marzo de 1939, no deben ser acotadas a una simple cifra. Su impacto fue mucho más profundo, ya que no sólo agudizó el daño al material rodante, sino que generó daños cualitativos, como la incertidumbre en un sistema de transporte que se suponía debía regirse por estándares de eficiencia y rentabilidad. Además, el desempeño de la misma Administración matiza la política laboral e invita al revisionismo historiográfico. Finalmente, no se debe desestimar que la frecuencia de los accidentes incidió en la decisión del avilacamachismo para colocar el punto final al experimento obrero.

Fuentes consultadas

Acervo

Archivo General de la Nación:
Fondo: Lázaro Cárdenas del Río
Fondo: Manuel Ávila Camacho
Diario Oficial de la Federación

Bibliografía

Adler, Ruth, “La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México” en *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 50, No. 3, México, UNAM, 1988.

Anaya Merchant, Luis, “El Cardenismo en la revolución mexicana; conflicto y competencia en una historiografía viva”, en *Historia mexicana*, vol. 60, No. 2. (octubre-diciembre), 2010, pp. 1281-1355.

___, *Colapso y Reforma. La integración del sistema bancario en el México Revolucionario 1913-1932*, México, Universidad Autónoma de Zacatecas/Porrúa, 2002.

Graf Campos, María del Carmen, *Las empresas estatales en el desarrollo económico de México: Ferrocarriles Nacionales de México*, México, tesis UNAM, 1975.

Grunstein Dickter, Arturo. *Mariano Cabrera y Javier Sánchez Mejorada. Dos ejecutivos frente al problema laboral de los*

Ferrocarriles Nacionales de México, 1924-1925, México, Fideicomiso Plutarco Elías Calles y Fernando Torre Blanca (FPECAyFT), núm. 59, septiembre-diciembre, 2008.

Guajardo Soto, Guillermo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México, Conaculta, 2010.

Molina Font, Gustavo, *El desastre de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México, Biblioteca de “Acción Nacional”, 1940.

Niblo, Stephen, *Lázaro Cárdenas. Dos pasos adelante, un paso atrás*, México, Cuadernos Universitarios de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 2000.

Valencia Islas, Arturo, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/El Colegio de México, 2017.

Vera, Antonio, *La pesadilla ferrocarrilera*, México, Linotip, 1943.

Villar Carbajal, Alejandro, *La administración obrera de los ferrocarriles nacionales de México 1938-1940*, tesis Escuela Nacional de Antropología e Historia (ENAH), 1986.

[1] Luis Anaya Merchant, “El cardenismo en la Revolución mexicana: conflicto y competencia en una historiografía viva”, en *Historia Mexicana*, vol. 60, No. 2, (octubre-diciembre), 2010, pp. 1281-1282.

[2] DOF Diario Oficial de la Federación, 24 de junio de 1937.

[3] Stephen Niblo, *Lázaro Cárdenas. Dos pasos adelante, una paso atrás*, México, Cuadernos Universitarios de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 2000, p. 8. El autor sugiere una división del sexenio cardenista en tres etapas. La primera caracterizada por la ruptura con Calles, de 1934 a 1936. La segunda, distinguida por ser el lapso donde se realizaron las reformas más importantes y quizá donde se encuentra la esencia del cardenismo, de 1936 a 1938. Y la tercera y última etapa, de 1938 a 1940, donde hubo una política moderada, misma que permitió una transición al avilacamachismo.

[4] DOF, 24 de junio de 1937.

[5] DOF, 30 de abril de 1938.

[6] Arthur W. Macmahon, “The Mexican Railways under Workers Administration”, en *Public Administration Review*, 1941, p. 463. En Ruth Adler, “La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México”, en *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 50, No. 3, México, UNAM, 1988, p. 99.

[7] Alejandro Villar Carbajal, *La administración obrera de los ferrocarriles nacionales de México 1938-1940*, tesis Escuela Nacional de Antropología e Historia (ENAH), pp. 68-69.

[8] Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México, Conaculta, 2010, p. 176.

[9] DOF, 30 de abril de 1938.

[10] Moisés T. De la Peña, “La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México”, en *Revista de Economía*, septiembre-diciembre de 1938, p. 699, en María del Carmen Graf Campos, *Las empresas estatales en el desarrollo económico de México: Ferrocarriles Nacionales de México*, México, tesis UNAM, 1975, p. 35. El problema de la deuda ha sido un tema de investigación bastante frecuente entre los historiadores, siendo quizá Arturo Valencia Islas quien mejor aborda la cuestión en su obra, véase Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/El Colegio de México, 2017.

[11] Anaya, *Colapso y Reforma. La integración del sistema bancario en el México Revolucionario 1913-1932*, México, Universidad Autónoma de Zacatecas/Porrúa, 2002, p. 256.

[12] Guajardo, *op. cit*, p. 73-74.

[13] Arturo Grunstein Dickter, Mariano Cabrera y Javier Sánchez Mejorada. *Dos ejecutivos frente al problema laboral de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1924-1925*. Fideicomiso Plutarco Elías Calles y Fernando Torre Blanca, publicación cuatrimestral septiembre-diciembre. 2008. pp. 2-3.

[14] Antonio Vera, *La pesadilla ferrocarrilera*, México, Linotipo, 1943. Gustavo Molina Font, *El desastre de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México, Biblioteca de “Acción Nacional”, 1940.

[15] Adler, *op. cit*, y Villar, *op. cit*.

[16] Adler, *op. cit*, p. 113.

[17] Villar, *op. cit*, p. 137.

[18] Melquiades Angulo fue secretario de Comunicaciones y Obras Públicas durante la administración cardenista. Una de sus tareas, asignada por el mismo Cárdenas, fue realizar las pesquisas sobre el funcionamiento de la Administración Obrera durante sus primeros once meses, por lo que Angulo formó comisiones investigadoras para hacer un recuento de los accidentes e identificar el origen del problema. La indagatoria dio como resultado un informe donde se analizaron los meses correspondientes a la Administración durante 1938, y los primeros tres de 1939. Este documento, a pesar de que sólo explora casi la mitad de tiempo de gestión de la Administración, es quizá el expediente más completo que permite observar el fenómeno de los daños materiales y económicos en forma más acuciosa.

[19] AGN, Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Fondo LCR, exp. 513/176.

[20] AGN, Fondo LCR, exp. 513/176.

[21] Valencia, *op. cit*, p. 241-242.

[22] Graf, *op. cit*, p. 37.

[23] AGN, Fondo LCR, exp. 513/176, f. 97-98.

[24] AGN, Fondo LCR, exp. 513/176, f. 12-13.

[25] AGN, Fondo LCR, exp. 513/176, f. 92.

- [26] AGN, Fondo LCR, exp. 513/176, f. 93, 98.
- [27] AGN, Fondo LCR, exp. 513/176, f. 86-87.
- [28] AGN, Fondo LCR, exp. 513/211.
- [29] AGN, Fondo LCR, exp. 513/176. anexo 3.
- [30] AGN, Fondo LCR, exp. 513/176, anexo 3.
- [31] AGN, Fondo MAC, exp. 513/27.
- [32] AGN, Fondo LCR, exp. 513/176, anexo 8, f. 168. Telegrama enviado por Salvador Hernández Martínez desde San Luis Potosí el 18 de abril de 1939.
- [33] AGN, Fondo LCR, exp. 513/176, anexo 8, f. 177.
- [34] AGN, Fondo LCR, exp. 513/176.
- [35] AGN, Fondo LCR, exp. 513-176, anexo 7, foja 144.
- [36] Adler, *op. cit.*, p. 116.
- [37] AGN, Fondo LCR, exp. 513/2.
- [38] Adler, *op. cit.*, p. 117.

MIRADA FERROVIARIA, Año 13, No. 40, septiembre–diciembre 2020, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: *En trámite*, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 30 de octubre de 2020.

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.