

Silbatos y palabras

Reseña del libro *La marcha del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana y sus tareas en la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, [STFRM], 1938, 16 p.

Isabel Bonilla Galindo

Jefa de Departamento de la Biblioteca Especializada. CEDIF-CNPPCF. Contacto: ibonilla@cultura.gob.mx

Resumen

Este impreso es un homenaje a los representantes de organismos e instituciones nacionales y extranjeras que acudieron al Congreso Obrero Latinoamericano, Internacional contra la Guerra y Nacional Pro-Paz, que se celebró en la Ciudad de México en septiembre de 1938. En él se sintetiza la historia del movimiento sindical ferrocarrilero de nuestro país; la situación de la clase obrera respecto a sus posibilidades económicas y doctrina, así como la actitud de los ferrocarrileros ante la decisión del presidente Lázaro Cárdenas de entregar la administración de los Ferrocarriles Nacionales de México al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana y decretar la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, con el propósito de que hicieran de ella una empresa útil a la colectividad mexicana.

La publicación está constituida por nueve apartados, en los que se detalla cuál ha sido la trayectoria de las luchas de los trabajadores ferroviarios, cuáles las conquistas alcanzadas, sus prerrogativas y derechos laborales; también presenta una lista de sugerencias para que los ferrocarrileros apoyaran a la Administración Obrera de los Nacionales de México en la tarea de sacar a flote a la empresa, en un contexto bélico como el que se vivía a finales de la década de 1940.

El primer apartado corresponde a un recuento de la vida sindical de los ferrocarrileros. En él se señala que en 1900 comenzaron a surgir las Sociedades Ferrocarrileras, mejor conocidas como sindicatos de oficio, las cuales actuaron de forma dispersa hasta 1920. Por esos años aparecieron las hermandades y sociedades mutualistas de Estados Unidos, que influyeron como tipo de organización en los obreros mexicanos. Sin embargo, fue hasta la década de 1920 cuando esas sociedades gremiales se organizaron y celebraron Congresos Ferrocarrileros, con el propósito de unificarse en una Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, la cual tuvo reconocimiento de la empresa Nacionales de México hasta el 24 de febrero de 1921, luego de haberse declarado en huelga.

Más tarde, en 1923, la confederación celebró un segundo congreso para modificar la táctica de lucha, pero no fue sino hasta el tercer congreso ferrocarrilero, reunido en 1928, después de analizar por qué habían desaparecido las divisiones intergremiales a que condujo la huelga de Mecánicos 1926-1927, que se decidió cambiar el nombre anterior por el de Confederación de Transportes y Comunicaciones. De esta manera, con la experiencia de luchas pasadas, los gremios sintieron la necesidad de subsistir. Finalmente, el 20 de octubre de 1932, después de que la confederación convocó al Cuarto Congreso Ferrocarrilero, al que asistieron los representantes de las dieciséis sociedades confederadas existentes, se tomó la decisión de crear el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, por resolución del 13 de enero de 1933, con un total de 34 mil 802 miembros. Para julio de 1938,

el STFRM contaba con un total de 68 mil 492 afiliados de los principales centros ferroviarios y ciudades importantes del país, que integraban las 35 secciones.

El apartado Instituciones Económicas hace referencia a los beneficios que podían obtener los trabajadores del gremio en caso de accidente. De esta manera, se señala que Previsión Obrera, la institución de seguro sobre la vida que cubría, además, el riesgo de incapacidad total, había sido fundada el 1 de julio de 1934 con 34 mil 517 asegurados y para 1938 tenía registrados un total de 60 mil 278. También hace referencia al Fondo de auxilio que se estableció, en 1923, por la extinta Sociedad Mutualista de Despachadores y Telegrafistas Ferrocarrileros; tenía mil 615 asegurados, previo a la Administración Obrera, y sus afiliados eran principalmente Despachadores, Telegrafistas y Jefes de Estación. Finalmente, se comenta sobre la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, SCL y se menciona que era una cooperativa que se fundó por los empleados oficinistas en 1932, al desaparecer el sindicato gremial respectivo, para fundirse al sindicato de industria; contaba para agosto de 1938 con 6 mil 338 socios. Sin olvidar mencionar que había otras treinta cooperativas que funcionaban aproximadamente en todo el país, sobre las cuales el sindicato ejercía vigilancia directa y el proyecto era unificarlas.

En relación al apartado Asuntos Culturales, se enuncian los logros obtenidos por el STFRM. De esta manera, se resume que se obtuvo el establecimiento de cuarenta y siete escuelas primarias para los hijos de trabajadores en los lugares en donde no había; que en 1938 se gestionaron becas para los mismos y se repartieron 8 mil libros, además de otra cantidad de volúmenes para las bibliotecas seccionales. Sin dejar de mencionar que el órgano oficial del sindicato, *Unificación ferrocarrilera*, ya tenía un tiraje de 68 mil ejemplares.

Otros de los apartados hacen referencia a las reivindicaciones económicas y contractuales obtenidas a partir de las huelgas, en particular la que se llevó a cabo el 18 de mayo de 1936 en contra de FNM, por el pago del séptimo día a todos los servidores de la empresa. De las conquistas alcanzadas destacan: la concesión de pases sobre rutas ferrocarrileras cada seis meses; descansos semanarios pagados; control del movimiento de los empleados y trabajadores por riguroso escalafón; deducción en nómina de las empresas de las cuotas sindicales, cooperativas; indemnización en todos los casos de riesgo profesional y pago en casos de enfermedad no profesional; así como jubilación (pensión) por cumplir treinta años de servicio para los hombres y veinticinco para las mujeres; por cumplir sesenta años de edad y por incapacidad para el servicio, entre otros.

En lo referente a la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, se hace un recuento de los activos de la empresa, así como de las leyes que se expidieron para oficializar el carácter de esta nueva entidad. Sin dejar de mencionar los problemas nacionales e internacionales que enfrentaba el STFRM.

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.