



## PRESENTACIÓN

### ESTACIONES

Los Ferrocarriles Nacionales de México durante los años cardenistas, 1937-1940

*Arturo Valencia Islas*

La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México: estimaciones de los daños económicos y el impacto social, 1938-1940

*Jorge Fernando Beltrán Juárez*

### TIERRA FERROVIARIA

La Administración Obrera: capitalismo dependiente y fin de una utopía

*Patricio Juárez Lucas*

### CRUCE DE CAMINOS

100 del Tren: proyecto cultural

*Alberto Paz Bustamante*

### VIDA FERROCARRILERA

Entrevista a Gerardo Niño Méndez ex ferrocarrilero

### SILBATOS Y PALABRAS

Reseña del texto de Moisés T. de la Peña, La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México.- Ferronales.- Suplemento al No. 10 1º de noviembre de 1939

*Isabel Bonilla Galindo*

Concurso “Allí viene un tren cargado, cargado de...” (Segunda parte)

### ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Almacén de colecciones

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.

## Presentación

Este año se conmemora el cincuenta aniversario luctuoso de uno de los personajes más importantes del siglo XX mexicano, el general Lázaro Cárdenas del Río, quien durante su periodo presidencial (1934-1940) logró consumir los ideales de la Revolución mexicana, al concebir un proyecto de país y crear instituciones. Durante su campaña política recorrió el territorio nacional, como no lo había hecho ningún otro candidato, y esa acción le permitió captar las diversas realidades de México. De esta forma, con base en el Primer Plan Sexenal, planteó una política económica con un sentido nacionalista y con objetivos concretos: educación, agricultura, obras públicas y comunicaciones. Además, estableció una política obrera que le permitió la modificación al código de trabajo, con el propósito de impulsar la unificación de los trabajadores y el fortalecimiento de sus organizaciones. También dispuso otros elementos fundamentales de la política, como la creación de instrumentos jurídicos y de instituciones que habrían de permitir el rescate de los recursos naturales y el aprovechamiento de otros factores estratégicos, como el petróleo y los ferrocarriles.

De esta forma, es indudable que el gobierno de Lázaro Cárdenas fue uno de los periodos de mayores cambios tanto en lo político, como en lo económico y social, que lo llevaron a ocupar un papel central en la consolidación definitiva del Estado-nación y en la construcción del México moderno. Por ello, a partir de las aportaciones recientes de los especialistas y de las nuevas evidencias documentales, este número lo dedicamos a la reflexión de las políticas que siguió en materia ferroviaria durante su mandato, en particular a la expropiación de los Ferrocarriles Nacionales de México en junio de 1937, que implicó no sólo que el gobierno mexicano obtuviera el control de la empresa sino, además, poner en práctica un plan que le permitió entregar la administración de la empresa a sus trabajadores, creando el 23 de abril de 1938 la Administración Obrera de los Ferrocarriles, con el carácter de corporación pública descentralizada del gobierno federal. Sus resultados no fueron lo catastróficos que muchos esperaban, pero tampoco logró sacar a la compañía de su crisis crónica. Por tanto, a nadie sorprendió que, al terminar el sexenio cardenista, el gobierno del general Manuel Ávila Camacho anunciara la desaparición de la Administración Obrera, el 31 de diciembre de 1940, frente a la total indiferencia de los trabajadores ferrocarrileros.

En la sección Estaciones podrán conocer cuál fue el desempeño que tuvo la Administración Obrera, desde dos perspectivas diferentes. La primera es la del doctor Arturo Valencia, quien nos comparte el artículo *Los Ferrocarriles Nacionales de México durante los años cardenistas, 1937-1940*, en el que analiza las principales acciones de la política en materia ferroviaria que realizó el presidente Lázaro Cárdenas durante su mandato, resaltando el proceso de la nacionalización de las propiedades de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), empresa dominante dentro del sistema ferroviario del país. Plantea cuáles fueron las razones externas e internas que llevaron al gobierno cardenista a tomar dicha medida; señala que la expropiación de los bienes de FNM no significó una mejora cualitativa de sus servicios ni una mayor oferta de transporte ferroviario, sino todo lo contrario, que la decisión agudizó algunos de los problemas laborales que la empresa había padecido desde el final de la Revolución y argumenta cómo el gobierno federal transfirió la operación de la empresa al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), a través de la creación de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México (AOFNM), y cuáles fueron las causas del fracaso de esta decisión.

La segunda la desarrolla el maestro Jorge Fernando Beltrán Juárez, quien nos entrega el artículo *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México: estimaciones de los daños económicos y el impacto social, 1938-1940*, en donde señala que 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 realizar una buena gestión y prestar un servicio eficiente para los usuarios, circunstancia que terminó por encontrar expresión en fenómenos

como el de los accidentes, mismos que permiten profundizar en las estimaciones de los daños económicos de esa experiencia. Ante esto, afirma que son una buena ventana para entender el impacto de las irregularidades creadas en el sistema, lo mismo que la merma a las débiles finanzas de la compañía.

En Tierra Ferroviaria, Patricio Juárez Lucas, jefe de departamento de Archivo Histórico, plantea en su artículo *La Administración Obrera: capitalismo dependiente y fin de una utopía*, cuáles fueron las razones que llevaron al fracaso de la Administración Obrera, a la luz de la revisión que realizó de las actas de sesiones del Consejo de Administración que se instaló el 1 de mayo de 1938, resguardadas en el Centro de Documentación. Esa fecha constituyó el punto de partida de lo que se creyó como la materialización de una utopía. Sin embargo, señala que los próximos treinta y dos meses fueron de un caminar sobre terreno fangoso, pues los nuevos administradores se dieron cuenta de que la situación de la empresa era complicada: al interior estaba acorralada por una deuda histórica impagable; había luchas políticas entre el sindicato y la Administración Obrera, donde no quedaban claros los límites de una institución y otra; al exterior, en un mundo convulso por los inicios de la Segunda Guerra Mundial, México trataba de cambiar las relaciones políticas establecidas durante los últimos veinte años, bajo la estructura de una economía dependiente.

En la sección Cruce de caminos, el maestro Alberto Paz Bustamante nos presenta el proyecto de divulgación *100 del Tren*, elaborado en 2019 por los estudiantes de la licenciatura de Diseño Gráfico de la Universidad de Guadalajara, con el fin de celebrar el centenario de la antigua estación de Chapala y fortalecer el vínculo del espacio que conforma el Centro Cultural González Gallo con la comunidad, al tiempo de buscar un reencuentro y sentido de orgullo y pertenencia, por medio de nuevos productos culturales que reavivan la memoria arquitectónica y ferroviaria en el ciudadano.

En la sección Silbatos y palabras les ofrecemos la 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*, editado por el STFRM en 1938. Se trata de un impreso con el que se rinde 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 ese año. En él se sintetiza la historia del movimiento sindical ferrocarrilero de nuestro país; la situación de la clase obrera respecto a sus posibilidades económicas; la doctrina y actitud de los ferrocarrileros ante la decisión del presidente Lázaro Cárdenas de entregar la administración de los FNM al STFRM y decretar la AOFNM, con el propósito de que hicieran de ella una empresa útil a la colectividad mexicana. Además, les presentamos la segunda parte de los textos e imágenes ganadores del concurso *“Allí viene un tren cargado, cargado, cargado de...”*, al que convocó el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en el mes de mayo de 2020, con motivo de su 32 aniversario. De esta manera, se podrán deleitar con las narraciones y fotografías del 4° y 5° lugar de cada categoría.

En Vida Ferrocarrilera les compartimos la entrevista que realizó el doctor Robert F. Alegre, profesor asociado de Historia Latinoamericana de la University of New England, en Estados Unidos, al trabajador ferrocarrilero Gerardo Niño Méndez, en 1999. Por último, 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. Se incluye, además, la cédula de registro de Bienes Muebles Históricos, que en esta ocasión corresponde a un *Boletero*, el cual se encuentra resguardado en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

Invitamos a nuestros lectores a recorrer estas páginas y a que juntos emprendamos el viaje hacia uno de los periodos más relevantes de la historia de México. Estamos seguros que la gran riqueza visual y archivística de los materiales seleccionados, que se encuentran resguardados en los acervos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, complementará el disfrute de los artículos de este número.



Carta de los ferrocarriles de la República Mexicana, mayo de 1938. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.

## Estaciones

# Los Ferrocarriles Nacionales de México durante los años cardenistas, 1937-1940

## The National Railways of Mexico during the Cardenista years, 1937-1940

Arturo Valencia Islas

Investigador Asociado del Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Contacto: [arturovalencia@iiec.unam.mx](mailto:arturovalencia@iiec.unam.mx)

### Resumen

En este artículo se analiza el periodo que va de 1937 a 1940, durante el cual el gobierno federal mexicano nacionalizó las propiedades de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), empresa dominante dentro del sistema ferroviario del país. El gobierno cardenista justificó esta importante medida argumentando que la empresa había sido incapaz de hacer frente a la creciente demanda de servicios de transporte, que había generado la recuperación de la economía después de la gran depresión. No obstante, la expropiación de los bienes de FNM no significó una mejora cualitativa de sus servicios ni una mayor oferta de transporte ferroviario. Por el contrario, en mayo de 1938 el gobierno federal transfirió su operación al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), decisión que agudizó algunos de los problemas laborales que la empresa había padecido desde el final de la Revolución. Aunque la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México (AOFNM) trató de aumentar la eficiencia reduciendo los gastos de operación, tuvo enfrentamientos constantes con la dirigencia del STFRM, que consideraba prioritarias las demandas salariales de los trabajadores.

**Palabras clave:** Ferrocarriles Nacionales de México, Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, Lázaro Cárdenas, trabajadores ferrocarrileros.

### Abstract

This article analyzes the period from 1937 to 1940 during which the Mexican federal government nationalized the properties of Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), the dominant company within the country's railway system. The Cardenista government justified this important measure by arguing that the company had been unable to cope with the growing demand for transportation services that had generated the recovery of the economy after the great depression. However, the expropriation of FNM's assets did not mean a qualitative improvement in its services or a greater supply of railway transport. On the contrary, in May 1938 the federal government transferred the operation of the company to the Union of Railroad Workers of the Mexican Republic (STFRM), a decision that exacerbated some of the labor problems that the company had suffered since the end of the Revolution. Although the Workers'

Administration of the National Railways of Mexico (AOFNM) tried to increase efficiency by reducing operating expenses, it had constant confrontations with the STFRM leadership, who considered the workers' wage demands a priority.

**Keywords: National Railways of Mexico, Union of Railroad Workers of the Mexican Republic, Lázaro Cárdenas, railroad workers.**

### **El contexto económico del programa cardenista**

El gobierno del presidente Lázaro Cárdenas fue el momento cúlmine del programa de reformas planteado al término de la Revolución mexicana, un periodo de cambios acelerados en el que cristalizaron algunos de los proyectos más ambiciosos de los gobiernos posrevolucionarios, o al menos, cuando más cerca se estuvo de alcanzarlos. No obstante, la realización del programa cardenista dependió de un conjunto de factores externos de carácter económico y político, fuera del control del gobierno mexicano. Primero, la gran depresión de 1929, que terminó por desarticular el modelo de crecimiento primario exportador que había sido adoptado por el conjunto de América Latina en la segunda mitad del siglo XIX. El debilitamiento del sector externo, producto de la Primera Guerra Mundial y de la crisis de 1929, obligó a los países latinoamericanos a reactivar el crecimiento utilizando el mercado interno como sustituto o complemento de la demanda externa, para lo cual se requería estimular el consumo aumentando la capacidad de compra de los salarios y acelerar el proceso de industrialización, para que los productores nacionales pudieran sustituir los bienes antes importados. De allí la importancia que el régimen cardenista le da a la inversión pública como detonante de la inversión privada, así como al aumento de los salarios de los trabajadores como requisito para aumentar el consumo interno. Un segundo factor externo que permitió la consolidación del proyecto cardenista fue el cambio del paradigma ideológico que se fue fraguando a lo largo de la década de 1930, el cual significó el abandono gradual de las posiciones liberales que limitaban la participación del Estado en la economía. De forma lenta, la profundidad de la crisis de 1929 fue convenciendo a los gobiernos de las principales potencias mundiales de que la recuperación no podría alcanzarse a través de las viejas consignas, que recetaban el equilibrio de mercado para cualquier crisis económica. En su lugar, se fue formando un nuevo consenso que sostenía que, para alcanzar la recuperación, era crucial que los gobiernos no sólo regularan el sistema económico sino que lo impulsaran, financiaran e, incluso, lo dirigieran. Este viraje ideológico, sin precedentes, permitió que distintos gobiernos alrededor del mundo se hicieran con el control de sectores que consideraban estratégicos para impulsar el crecimiento económico. Este rompimiento con la ortodoxia liberal le permitiría al gobierno de Lázaro Cárdenas ampliar el espacio de acción del Estado posrevolucionario, facultándolo para tomar medidas que hubieran sido impensables sólo una década antes. El tercer factor externo que permitió la instrumentación del programa cardenista fue la rápida salida de la crisis de 1929, gracias a la recuperación de los precios de las exportaciones mexicanas. De este modo, las políticas adoptadas durante el gobierno de Cárdenas fueron posibles porque llegó al poder en la fase ascendente del ciclo económico, después de la caída pronunciada causada por la gran depresión, lo cual permitió la expansión del gasto público sin caer en desequilibrios fiscales. En conclusión, todos estos cambios, sumados al programa de la Revolución mexicana, permitieron la consolidación del nacionalismo económico cardenista, el cual quedó reflejado en el reparto agrario, la intensificación del gasto y el crédito público, el impulso a la industrialización por medio de la sustitución de importaciones y una política nacionalista de expropiaciones de sectores estratégicos, como la industria petrolera y los ferrocarriles.



Revista *Ferroviales*, t. VIII, núm. 7, julio de 1937, p. 1.

### La expropiación de los bienes de Ferrocarriles Nacionales de México

El 23 de junio de 1937 el gobierno mexicano decretó la expropiación de los Ferrocarriles Nacionales de México, por causa de utilidad pública con base en la Ley de Expropiación publicada en el *Diario Oficial* del 25 de noviembre de 1936.<sup>1</sup> Esta ley señalaba como causas de utilidad pública “la explotación de un servicio público” (artículo 2) y “la conservación de una empresa para beneficio de la colectividad” (artículo 1, fracciones I y IX). También establecía en su artículo 19, que “la indemnización será cubierta por el Estado cuando la cosa expropiada pase a su patrimonio”,<sup>2</sup> ya que si pasa “al patrimonio de persona distinta del Estado, esa persona cubrirá el importe de la indemnización”.<sup>3</sup> Por su parte, el decreto expropiatorio establecía la forma en que el gobierno veía su compromiso con accionistas y acreedores. En particular, señalaba que los únicos intereses particulares en los Ferrocarriles Nacionales eran los de “los acreedores de la negociación en el extranjero”, y que la suma de las cantidades que se les adeudaba era superior al valor de los bienes de FNM, es decir, que el pasivo de la empresa era superior a su activo. Si bien el gobierno reconocía su obligación con los acreedores de la empresa, esta era de manera limitada pues el gobierno federal habría “de cubrirles sus créditos, dentro del límite que corresponde al valor real de los bienes que pasen a propiedad del Estado”. Por este motivo, era fundamental determinar el valor de la compañía, pues de eso dependía el monto de la indemnización, y por tanto, la cobertura que el gobierno haría de las deudas de la empresa.<sup>3</sup>



Anuncio de la expropiación de los bienes de FNM. DOF, 24 de junio de 1937.

La expropiación de los bienes de FNM se presentó en el periodo de mayor actividad dentro de la administración cardenista, entre la expulsión de Plutarco Elías Calles en abril de 1936 y la expropiación petrolera de marzo de 1938, en el cual las movilizaciones obreras y campesinas, aunadas a un férreo control sobre el ejército, le permitieron llevar a cabo las reformas más importantes dentro de su gobierno. Si bien este fue un periodo de movilizaciones constantes, no se puede considerar que hubiera un clamor popular demandando la expropiación, aunque de vez en cuando surgían voces que planteaban la necesidad apremiante de mejorar el servicio de la empresa. En este sentido, la decisión de expropiar los bienes de FNM tampoco fue porque estuviera en riesgo su operación por causas económicas, pues no era inminente la quiebra de la empresa —como si lo había sido entre 1930 y 1932, cuando la crisis había desplomado el volumen del tráfico de carga de la compañía elevando los coeficientes de explotación—. En realidad, la decisión de expropiar los bienes de la principal empresa ferroviaria del país se debió al genuino interés que tenía el presidente Cárdenas por tratar de resolver de raíz los múltiples problemas de la compañía. Desde su perspectiva, era indispensable que el Estado se hiciera cargo de la operación de FNM, ante lo que percibía como incapacidad de la empresa privada para hacer frente al creciente volumen de tráfico, debido a la falta de inversión y al escaso crecimiento de la red ferroviaria. Aunque en apariencia esta decisión lesionaba los intereses económicos de accionistas y acreedores de los Ferrocarriles Nacionales, lo cierto es que después de décadas de malos resultados económicos, escasos dividendos y suspensión del servicio de la deuda desde 1914, la expropiación debió ser vista como una oportunidad para resarcir sus pérdidas y compensar de alguna forma su inversión, es decir, si bien no alentaron esta decisión, tampoco la condenaron. En este sentido, el presidente Cárdenas —quien inicialmente temía que la expropiación generará un conflicto grave con el gobierno de Estados Unidos, similar al que se presentaría al año siguiente después de la expropiación petrolera—, poco a poco se fue convenciendo de que las consecuencias del acto expropiatorio serían limitadas, o que al menos se podría encontrar un rápido acuerdo con los accionistas y acreedores. Desde la campaña cardenista, Juan Gutiérrez, importante líder sindical ferroviario, había señalado al candidato Cárdenas la necesidad de la medida. A pregunta del general, respecto si no creía que tal decisión podría traer un enfrentamiento con Estados Unidos, Gutiérrez respondió: “No señor, lo están deseando. Los accionistas americanos jamás han percibido ni un centavo de dividendos; los tenedores de los bonos de la deuda jamás han recibido un centavo por intereses”, añadiendo que en conversación con E. E. Bashford, secretario de la Junta Local de Nueva York, éste le había dicho que “sería el día más feliz de su vida cuando los Ferrocarriles Nacionales pasaran a ser propiedad del gobierno y pudiera negociarse, entre el tenedor de acciones y el tenedor de bonos, la indemnización que fijara el gobierno mexicano”.<sup>4</sup> Por todo esto, no sorprende que la Junta Directiva de los Ferrocarriles Nacionales aprobara sin discusión el contenido del decreto expropiatorio, el cual fue leído en sesión extraordinaria de la Junta Directiva de Ferrocarriles Nacionales convocada el 29 de junio de 1937. Concluida la lectura, se solicitó la opinión de los miembros para determinar cuál sería la actitud que debían asumir en representación de la empresa, llegando a la conclusión unánime de que la aplicación de la Ley de expropiación era una medida “eminentemente patriótica” y que satisfacía “una necesidad nacional”. Además, como el gobierno federal tomaba en cuenta “los intereses de accionistas y acreedores para indemnizarlos en la forma prevista por la propia ley”, acordaron que no debía interponerse ningún recurso jurídico en contra de la declaratoria de expropiación.<sup>5</sup> Aunque el decreto de 1937 señaló que el gobierno mexicano establecería las bases sobre las cuales indemnizaría a los obligacionistas de la ACFNM,<sup>6</sup> dichas bases nunca fueron publicadas, jamás se hizo una valuación de las propiedades expropiadas y, por lo tanto, no se indemnizó de forma directa a estos obligacionistas. Inclusive, por un tiempo un buen número de tenedores de bonos canjearon sus títulos de la ACFNM en Nacional Financiera, confiados en que la antigua compañía y la actual eran la misma empresa, y que por lo tanto los activos de esta última responderían por las obligaciones de aquella.<sup>7</sup>



Revista *Ferrolas*, t. IX, núm. 4, abril de 1938.

### La respuesta obrera a la expropiación

La expropiación de los bienes de Ferrocarriles Nacionales de México planteó problemas de carácter laboral, que volvieron a remover las intranquilas aguas obreras. En contra de lo que podría esperarse, la expropiación de los bienes de la compañía privada no fue bien recibida por los trabajadores ferroviarios. En opinión de algunos de los principales líderes sindicales, la expropiación ponía en peligro la situación laboral del gremio, pues a pesar de las repetidas declaraciones del gobierno federal de que las condiciones laborales no se verían afectadas, el sindicato preveía una inminente declaración de los trabajadores ferroviarios como trabajadores del Estado, lo cual traería consigo la nulidad del contrato colectivo vigente. Cuatro meses después de la expropiación, el 1 de noviembre de 1937, cuando los trabajadores apenas comenzaban a asimilar los efectos de esta sobre sus organizaciones, el presidente Cárdenas presentó un conjunto de bases para crear una administración obrera encabezada por el STFRM. Estas bases pretendían ser el marco a partir del cual se llevarían a cabo los acuerdos de cesión de los bienes expropiados; no obstante, difirieron de forma significativa del articulado final presentado en la ley que creó la administración obrera. Al ser las bases un proyecto general, no incluían las obligaciones específicas a las cuales estaría sujeta la administración, por lo que son menos restrictivas que la versión que entró en operación y ofrecían total autonomía al STFRM para la organización interna de la administración obrera, reconociéndole el derecho de nombrar a la totalidad del personal dentro de un ambiente de colaboración estrecha entre el sindicato y el gobierno, donde éste último se limitaría sólo a realizar labores de vigilancia, por medio del Departamento Autónomo de Ferrocarriles.<sup>8</sup>

A pesar de la propuesta presidencial, para algunos líderes seccionales el riesgo de la federalización no se eliminaba con la administración obrera, pues aún en ese caso los ferrocarrileros continuarían siendo empleados federales. Además, los trabajadores temían que el gobierno les fijara requisitos demasiado rigurosos como parte de los acuerdos para la cesión de las líneas, lo que demandaría un esfuerzo formidable de su parte. Las diversas secciones del sindicato estaban conscientes de que los ingresos de la empresa eran demasiado bajos y la economía nacional muy inestable como para obtener los recursos necesarios para cubrir los gastos de operación, mucho menos para obtener el excedente necesario para mejorar vías y equipo, pagar la deuda de la empresa, ponerse al corriente de sus compromisos fiscales y construir las líneas necesarias para aumentar la carga del sistema. Por todo esto, temían que la administración obrera se viera precisada a reducir sus salarios y prestaciones, o que al menos fuera menos receptiva a concederles más “conquistas”. De esta manera, cumplir con el objetivo de lograr las metas planteadas en los acuerdos de cesión de la empresa le impediría al sindicato ejercer la presión necesaria para lograr nuevas demandas, plegando a la cúpula sindical al criterio gubernamental en aras de no perder el favor presidencial

y conservar la administración de la compañía. Esta pérdida de independencia del gremio ferrocarrilero frente al gobierno mexicano fue un peligro muy discutido en las distintas asambleas sindicales, a finales de 1937 y principios de 1938.<sup>9</sup> Por si fuera poco, estaba el problema de la “legitimidad de la protesta”, pues si bien los trabajadores podían protestar contra FNM —empresa “privada” y por lo tanto “enemigos de clase”—, no podrían hacerlo en contra de una directiva encabezada por sus propios representantes sindicales y compañeros de lucha.

Asimismo, los trabajadores eran conscientes de lo efímera que podría ser la decisión presidencial, pues así como había sido otorgada, la administración obrera podía ser revertida dependiendo del éxito real o ficticio de los trabajadores al frente de la empresa. En este sentido, el sindicato confiaba en su permanencia al frente de la empresa durante la presidencia de Cárdenas, pero estaban conscientes que nada les garantizaba que el experimento obrero continuara en el futuro con gobiernos más conservadores, por lo que llamaban a no entusiasmarse con algo que no entrañaba un carácter definitivo. De esta manera, para los trabajadores ferrocarrileros la administración obrera sería un reto difícil de lograr, que no entrañaba ningún beneficio adicional. Para tratar de impedir las graves consecuencias esperadas con la administración obrera, diversos informes plantearon la necesidad de comenzar a tomar medidas, entre las que se encontraba fortalecer las finanzas internas del sindicato —lo que le permitiría resistir en caso de conflicto con el gobierno federal, en el entendido de que el sindicato se mantenía por medio de las cuotas sindicales previstas por el contrato colectivo, pero desaparecido éste, dependería sólo de la “buena voluntad” del gobierno—; preparar la eventual formación de un “sindicato ligero” —de bajo costo y de “tipo revolucionario”— que sustituyera al STFRM si éste dejaba de representar los intereses de los trabajadores agremiados; seleccionar con sumo cuidado a los representantes que se encargarían de la administración de la compañía, de manera que no pudiera ser cuestionada su honorabilidad por parte del gobierno federal; y, por último, propugnar porque se formulara un estatuto especial para los trabajadores de FNM, de manera que estos no se vieran obligados a federalizarse.<sup>10</sup> Como se puede apreciar, a pesar de la confianza que decían tener los ferrocarrileros en la administración de Lázaro Cárdenas, buena parte de las secciones estaban a la defensiva, esperando que el cebo de la administración obrera no fuera más que una trampa para debilitar al sindicalismo ferroviario. Si bien los sectores que se oponían a la creación de la administración obrera no eran mayoritarios, el anuncio de la entrega de la empresa a los ferrocarrileros tampoco fue recibido con júbilo, sino más bien como un augurio de tiempos difíciles para el gremio.

Aceptada la decisión presidencial, se discutió la forma que debía adoptar la compañía bajo el control obrero. En septiembre de 1937, los principales líderes sindicales presentaron una propuesta para la reorganización de la empresa, en la cual se planteaba que el STFRM se dividiría en dos grupos: el “grupo patrón” y el “grupo obrero”, el primero formado por los funcionarios designados por el sindicato para administrar la compañía y el segundo integrado por el resto de los trabajadores, los cuales se comprometerían a reducir los gastos de la empresa y a desarrollar “toda su capacidad personal” durante la jornada laboral. Aunque este esquema fue cuestionado por algunos trabajadores, fue el que se adoptó para la administración de la compañía, con importantes repercusiones negativas en el funcionamiento de la empresa. La propuesta sindical estableció un Consejo de Administración y una gerencia general carentes de facultades para conducir a la empresa, mientras que el sindicato, al ser al mismo tiempo patrón y sindicato, se colocaba a sí mismo en una posición “esquizofrénica”, desde la cual era imposible satisfacer las demandas de sus agremiados al tiempo de administrar una empresa en tan delicada situación económica.

### **La Administración Obrera**

El 23 de abril de 1938 se promulgó la ley que creó la Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles (AOFNM), con el carácter de corporación pública descentralizada del gobierno federal. Según esta ley, la AOFNM estaría bajo el control de un Consejo de Administración compuesto por siete miembros designados por el STFRM mediante sus distintos comités, disposición que generó múltiples controversias, pues se consideró que la ley establecía de una forma ambigua en quién recaía la responsabilidad de la administración de la empresa. Mientras que el STFRM argumentaba que la facultad era sólo suya, el Consejo de Administración consideraba que aunque el sindicato era el encargado de nombrar a los miembros del Consejo, elegidos estos, el Consejo era el encargado de llevar las riendas de la compañía. Debido a que la ley no delimitó con precisión estas responsabilidades, el sindicato terminó sometiendo al Consejo, destituyendo a sus miembros y presionando para la solución de sus demandas. En particular, esta presión se ejerció sobre el gerente general designado por el Consejo. De esta forma, aunque el gerente era la autoridad

operativa máxima, sus facultades de organización y administración se vieron acotadas desde un inicio.



Grupo formado por altos funcionarios de la Administración de los Ferrocarriles con el Sr. Salvador J. Romero, 1939. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Los cambios dentro del Consejo de Administración y la gerencia general estuvieron determinados de forma exclusiva por el sindicato, por lo que la composición de estas instancias coincidió con los cambios en la dirección del STFRM, o fueron producto de la presión de éste. El primer Consejo de la Administración Obrera quedó integrado el 1 de mayo de 1938, al día siguiente de la publicación de la ley respectiva en el *Diario Oficial*. Este primer Consejo estuvo presidido por Salvador J. Romero, quien ocupó el cargo durante el periodo de Elías Terán Gómez al frente del STFRM —poco más de un año y diez meses—. La primera Administración Obrera estuvo caracterizada por fuertes enfrentamientos entre el Consejo y el sindicato, en muy diversos ámbitos. El férreo control que el STFRM estableció desde un inicio y la falta de confianza en los representantes que él mismo había designado, provocaron disputas estériles en las que una y otra vez el Consejo fue doblegado por el sindicato.



Ley que crea la Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles. DOF, 30 de abril de 1938.

La primera renovación en la dirigencia sindical, ocurrida el 11 de marzo de 1940, obligó al cambio de todos los miembros del Consejo. En aquella ocasión se nombró a Jesús R. Solís como nuevo secretario general del STFRM y a Juan Gutiérrez como gerente general. El nombramiento de Gutiérrez se dio en reconocimiento al papel crucial que éste había jugado, tanto en la fundación del STFRM como en la creación de la Administración Obrera. No obstante el enorme aprecio y reconocimiento que se tenía por Gutiérrez en el ámbito sindical, su actuación al frente de la AOFNM fue breve y atropellada, pues a pesar de los buenos augurios iniciales, al igual que la administración anterior tampoco contó con el apoyo real y efectivo del sindicato. Fue tal la presión ejercida sobre Gutiérrez —dirigente honesto, pero hipersensible gerente—, que presentó su renuncia el 22 de julio de 1940, es decir, apenas cuatro meses después de su nombramiento al frente de la AOFNM. La salida de Gutiérrez trajo a dos gerentes todavía más efímeros. Primero ocupó el puesto Alberto Garduño, quien hasta entonces había fungido como ayudante del gerente. Esta presidencia fue sólo provisional, en lo que se determinaba un nuevo encargado, por lo que sólo duró poco más de un mes. Tras la salida de Garduño, el cargo recayó en Manuel S. Mayagoitia, quien fue el gerente general durante los cuatro meses finales del experimento obrero, del 28 de agosto al 31 de diciembre de 1940.



Alberto Garduño, retrato. Fondo FNM, Sección Revista *Ferronales* Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Como puede observarse, los cuatro gerentes ocuparon el cargo por periodos breves, por lo que ninguno de ellos contó con el tiempo suficiente como para conocer a fondo sus facultades y responsabilidades, mucho menos para desarrollar un programa de reorganización de la empresa. No obstante, la AOFNM trató de impulsar un programa con medidas desarticuladas, que respondían sólo al agravamiento de las condiciones de explotación. Debido a las restricciones impuestas por la ley del 23 de abril, las medidas propuestas trataban de obtener economías por medio de la eliminación de puestos de confianza, la reestructuración o desaparición de departamentos y la cancelación de compras que se habían negociado en la administración anterior.

La situación económica de la compañía durante los dos años y medio que duró la Administración Obrera no fue fácil. A pesar de que el desempeño de algunos indicadores fue bueno, los altos gastos de explotación continuaron asfixiando las finanzas de la empresa.<sup>11</sup> Aunque en un principio la Administración cubrió sus compromisos inmediatos, para mediados de 1938 se vio impedida para operar con sus ingresos propios, por lo que solicitó al gobierno federal

su cooperación para llevar a cabo reparaciones urgentes que no se habían podido realizar por falta de dinero. Para ello, el Consejo decidió solicitar un préstamo por seis millones de pesos al presidente Cárdenas.<sup>12</sup> Para septiembre la situación de la empresa empeoró, debido a la caída de los ingresos en millón y medio de pesos, por lo que se solicitó un aumento a la tarifa sobre diversos minerales, la cual fue negada. La caída en los ingresos se agudizó a finales de 1938, lo que llevó a la AOFNM a adoptar medidas urgentes para enfrentar la crisis. Con este fin, desde enero de 1939 comenzó a hablarse de establecer la “dictadura económica”, que tenía como objetivo reforzar la vigilancia y el control sobre todos los gastos. Esta tarea sería llevada a cabo con la creación de la Dirección de Economía, la cual fusionaría los departamentos de Contaduría, Contraloría, Tesorería, Estadística y Estudios Económicos. El aumento en los costos de explotación y los efectos nocivos del inicio de la guerra mundial —que incrementaron los precios de los materiales y equipo que se adquirirían en Estados Unidos—, obligaron a la Administración a negociar un nuevo préstamo de cuatro millones de dólares, gestiones que fueron bloqueadas por el STFRM al considerar que las condiciones eran desventajosas para la empresa y porque no se le había consultado este asunto.<sup>13</sup>

Durante su breve gestión, el Consejo de la Administración Obrera tuvo que enfrentar problemas de muy diverso tipo: acordó resolver a la brevedad la posible la disolución de las compañías subsidiarias de la ACFNM, reducir el personal de confianza y negar la indemnización de tres meses a la que tenían derecho los trabajadores de confianza de la antigua compañía. Según el Consejo, la nueva administración recibió los ferrocarriles “sin un sólo centavo en la Tesorería”, pues los 900 mil pesos que se encontraban depositados en ella fueron recogidos por la Secretaría de Hacienda, lo que dejó a la compañía sin los recursos necesarios para enfrentar sus compromisos inmediatos. Además de esta falta de efectivo, la administración se enfrentó a una “absoluta carencia de materiales en los almacenes y talleres”, lo que amenazaba con paralizar las actividades en el corto plazo.<sup>14</sup>

Otro problema importante que enfrentó la AOFNM fue la injerencia del STFRM en asuntos técnicos o que afectaban de forma directa a la operación de la empresa. El sindicato no sólo nombró y removió al personal asignado en importantes puestos operativos, sino que además eliminó departamentos enteros basándose en criterios cuestionables. Por ejemplo, eliminó el Departamento de Auditores de Trenes, el cual se encargaba de verificar que los pasajeros hubieran pagado su boleto y que dicho pago se realizara de forma apropiada, ya que los conductores solían cobrar estos pasajes sin reportarlos en la forma debida. La eliminación de este departamento había sido una demanda frecuente por parte del personal trenista, que se veía beneficiado por estas prácticas, por lo que esta presión terminó siendo decisiva. El Consejo también eliminó el Departamento Químico, que se encargaba de realizar las pruebas necesarias para la clasificación adecuada de la carga, y al cual el STFRM se había opuesto desde su creación durante la administración de Javier Sánchez Mejorada, al considerarlo poco útil. En este caso, la causa real de la oposición del sindicato era la práctica frecuente de cambiar la declaración de la carga de los carros, de manera que el usuario pagaba una tarifa menor a cambio de un pago al personal de patios y estaciones. Por si fuera poco, el Consejo “descabezó” diversos departamentos y jefaturas oyendo las quejas de los trabajadores en contra de jefes, a los que acusaban de abuso; de esta manera se declararon vacantes puestos tan importantes como la Superintendencia de Transporte y Fuerza Motriz.<sup>15</sup> La eliminación selectiva de cargos directivos y medios —todos ellos de confianza— en aras de hacer más horizontal la operación de la empresa, reducir las fricciones entre el personal y aumentar el poder sindical dentro de la administración, sin duda redujo la capacidad de respuesta de los Ferrocarriles Nacionales ante los cada vez mayores desafíos técnicos en la industria.



Grupo de operarios del Departamento de Electricidad y telégrafos que tomaron parte de la instalación del sistema CTC entre Torreón y Gómez Palacio. 1939. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Los problemas que enfrentó la AOFNM fueron seguidos con atención por una opinión pública cada vez más crítica, a través de una prensa ávida de escrutar al detalle al experimento obrero. El Consejo era consciente de la necesidad de neutralizar la mala imagen que tenía la Administración Obrera, por lo que trató de abordar este problema desde distintos frentes. Desde las primeras sesiones se advirtió la necesidad de contar con una “buena prensa” como requisito para el éxito de la administración. Por ello, aunque el STFRM había sido un acérrimo crítico de estas prácticas, el Consejo decidió continuar con el pago de cincuenta pesos que se hacía a algunos periodistas de diversos periódicos capitalinos. Esta “gratificación” —documentada sin mayor cautela en la correspondencia anexa a la Junta Directiva— se otorgó de forma generosa durante la administración de Antonio Madrazo, quien en efecto aparecía mencionado con frecuencia en los principales diarios, ya fuera para reseñar sus viajes al extranjero, sus inspecciones dentro del sistema, sus proyectos de adiciones y mejoras e incluso su estado de salud.<sup>16</sup> Aunque el Consejo trató de cancelar este gasto, no tuvo más opción que ceder ante la amenaza de algunos periodistas de no publicar noticias relacionadas con FNM, por lo que se consideró que la gratificación era “una cantidad pequeña comparada con el perjuicio que los periodistas” podían causar al “impresionar mal a la opinión pública”.<sup>17</sup> Sin duda contar con una buena imagen era fundamental para el éxito de la compañía, pero cabe preguntarse si este gasto publicitario era suficiente para revertir la pésima opinión que ya entonces se tenía del servicio de los Ferrocarriles, o si estos gastos sólo pretendían neutralizar las críticas y “colocar” a la AOFNM en la consideración de la clase política, más que promover sus servicios de carga y pasaje.

Con el cambio en la dirección del STFRM en marzo de 1940 y el nombramiento de un nuevo Consejo de Administración, se redujeron de forma sensible las tensiones entre el sindicato y la administración. No obstante, la situación económica era cada vez peor, por lo que en julio de 1940 Cárdenas ordenó al secretario de Gobernación Ignacio García Téllez que interviniera, pues había secciones que habían perdido toda disciplina al desobedecer a su propia directiva, anunciando paros y abandonando sus actividades, lo que agravaba la situación de seguridad de las líneas. El presidente remarcó que el conflicto era producto de la incapacidad de los ferrocarrileros para cumplir con los compromisos que habían contraído al tomar la administración de las líneas y le advirtió a los dirigentes ferrocarrileros que si lo que deseaban era entregar las líneas, porque les resultaba más cómodo mantener la lucha sindical que contribuir con su esfuerzo a la liberación definitiva de los trabajadores, que se sirvieran expresarlo

con claridad al gobierno federal, pues éste no permitiría que “por una mal llamada táctica sindical o por intereses políticos se quiera hacer fracasar la causa misma de los trabajadores”.<sup>18</sup>

Según se desprende de las actas del Consejo, la Administración Obrera no fue informada de que sus días al frente de la empresa llegaban a su fin, pues operó con normalidad hasta su última sesión convocada a mediados de diciembre de 1940. Por este motivo, no hubo oportunidad de que los líderes sindicales y los miembros del Consejo dieran su interpretación del por qué se les retiraba la administración de la compañía. En última instancia, como habían sospechado algunos líderes sindicales antes de que se constituyera la administración obrera, los ferrocarrileros tenían garantizado el control de la administración bajo el gobierno de Lázaro Cárdenas, pero nada les aseguraba que el experimento obrero continuaría en el futuro. Por desgracia para sus intereses, el cambio político que se avecinaba en el país no podía serles más adverso.

## Conclusiones

El 23 de junio de 1937 el gobierno mexicano decidió llevar a cabo la expropiación de los bienes de la antigua compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México. Si bien podría considerarse que la expropiación normalizaba una situación que había existido de facto desde la creación de la empresa, esta decisión resultó perjudicial para los intereses de la compañía. Desgraciadamente, la situación financiera y operativa de FNM no mejoró con la propiedad pública, pues el gobierno federal no permitió que la empresa aumentara sus ingresos propios, rechazando aumentos en sus tarifas de carga; además, bloqueó la compra de equipo a crédito y apoyó de forma decisiva las demandas de los trabajadores.

Apenas cuatro meses después de la expropiación, el presidente Cárdenas dio a conocer su intención de entregar la administración de la empresa a los trabajadores, por medio del STFRM. La creación de la Administración Obrera tampoco parece haber sido la mejor opción, pues los trabajadores habían demostrado de manera sistemática que su único interés era la obtención de ventajas económicas y que carecían de la responsabilidad necesaria para hacerse cargo de un servicio tan importante para la economía nacional, como era el sistema de transporte ferroviario. Por si fuera poco, el gobierno cardenista fue inconstante en las acciones emprendidas, siendo frecuente el anuncio de medidas que al poco tiempo eran abandonadas o la adopción de otras contradictorias, lo que provocó que en múltiples ocasiones los resultados obtenidos fueran los opuestos a los planeados.

Para concluir, quisiera señalar que por supuesto no todo fue negativo en materia ferroviaria durante el gobierno del presidente Cárdenas. Durante su gestión se impulsaron importantes obras, como el Ferrocarril del Sureste, que permitiría conectar la península de Yucatán con el resto del país; se aumentó el número de locomotoras en circulación y se otorgó el pago del séptimo día, así como un aumento sensible de las remuneraciones de los ferrocarrileros. Además, se garantizó la propiedad estatal de una empresa clave para el desarrollo económico nacional, lo cual es un mérito innegable, cualquiera que hayan sido las circunstancias en las que se llevó a cabo.

## Fuentes consultadas

### Archivos

AHBM	Archivo Histórico del Banco de México
ADF	Fondo Antigua Deuda Ferrocarrilera
AH-UAER	Archivo de la Unidad Académica de Estudios Regionales
FJM	Fondo Francisco J. Múgica
LCR	Fondo Lázaro Cárdenas del Río
CEDIF	Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias
JD	Fondo Junta Directiva
SCA	Sesiones del Consejo de Administración
SJD	Sesiones de la Junta Directiva

## Bibliografía

Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero, *Los ferrocarrileros hablan*, Cuadernos del CIHMO, Puebla, BUAP, 1983.

---

[1] CEDIF-SJD, acta 606.

[2] CEDIF-JD, caja 4, exp. 4000, leg. 1, “Ley de expropiación”, 25 de noviembre de 1936.

[3] CEDIF-JD, caja 4, exp. 4000, leg. 1, “Declaratoria de expropiación, por causa de utilidad pública, de los bienes pertenecientes a la compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México”, 23 de junio de 1937; y *Diario Oficial*, 24 de junio de 1937.

[4] Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero, 1983, p. 109.

[5] CEDIF-SJD, Acta 606, 29 de junio de 1937.

[6] Después de la expropiación de Ferrocarriles Nacionales de México, en los documentos oficiales comenzó a referirse a la empresa expropiada como “Antigua Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México” (ACFNM), para distinguirla de las distintas entidades de propiedad pública creadas con el patrimonio de aquella a partir de 1937. En particular, en los documentos relativos a la deuda de la empresa es útil distinguir entre ambas entidades, debido a la controversia que existió en torno a quién correspondía pagar dichos adeudos. Además de esta distinción en el nombre de la empresa, a partir de la década de los cuarenta se empezó a llamar a las deudas incluidas en el Convenio de 1946 como “Antigua Deuda Ferrocarrilera”, para distinguirlas, a su vez, de los empréstitos que poco a poco fue obteniendo la nueva empresa de propiedad pública.

[7] AHBM-ADF, caja 53, “Antigua deuda de la compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México”.

[8] AHUAER-FJM, Asuntos relacionados con las Secretarías de Economía y Comunicaciones y Obras Públicas, sección Tomos, t. XXIX, “Bases que propone el Ejecutivo Federal para la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México”, 1 de noviembre de 1937.

[9] De hecho, las protestas, primero en contra de la expropiación y después en contra de las bases, fueron bastante comunes en las reuniones sindicales durante la segunda mitad de 1937. Una de estas reuniones concluía diciendo: “Todos los elementos ferrocarrileros están en contra del proyecto del Ejecutivo Federal, tan es así que [...] se lamentan de no poder lograr la derogación del decreto de expropiación”. AHUAER-FJM, “Síntesis de lo tratado en el mitin celebrado por las secciones 15, 16, 17 y 18 del STFRM”, 24 de noviembre de 1937, Asuntos relacionados con las Secretarías de Economía y Comunicaciones y Obras Públicas, sección Tomos, t. XXIX.

[10] AHUAER-FJM, sección Expedientes, caja 7, exp. 302, “Quejas de los ferrocarrileros, 1937”.

[11] Con el establecimiento de la AOFNM, el problema de la deuda fue relegado a un segundo plano y tomaron prioridad las cuestiones laborales. Tal vez por ello las actas de su Consejo de Administración —que van del 1 de mayo de 1938 al 14 de diciembre de 1940— no registran una sola mención al Comité Internacional de Banqueros, la deuda ferrocarrilera o la necesidad de llegar a un acuerdo con los tenedores de bonos, y se delegan todos estos asuntos al gobierno federal.

[12] CEDIF-SCA, acta 17, 30 de junio de 1938.

[13] CEDIF-SCA, acta 68, 19 de octubre de 1939.

[14] CEDIF-SCA, actas 1 y 2, 1 y 2 de mayo de 1938.

[15] CEDIF-SCA, acta 8, 19 de mayo de 1938.

[16] El exhaustivo dossier de prensa integrado para el general Múgica durante su paso por la Secretaría de Comunicaciones da cuenta del eficaz cumplimiento de los periodistas “comisionados”. AHUAER-FJM, sección Hemerografía.

[17] CEDIF-SCA, acta 3, 6 de mayo de 1938.

[18] AHUAER-LCR, caja 30, exp. 25, “Telegrama enviado por Lázaro Cárdenas al secretario García Téllez”, 28 de julio de 1940.

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.

## 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”,<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> 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,<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> 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,<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup> 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”.<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup> 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.<sup>10</sup> 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.<sup>11</sup> Otro de los problemas acuciantes fue la desarticulación del sistema de trabajo durante la Revolución, a través del denominado derecho de carabina.<sup>12</sup> 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.<sup>13</sup>

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,<sup>14</sup> o bien, en estudios académicos como el de Ruth Adler o Villar Carbajal.<sup>15</sup> 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,<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup> 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,<sup>18</sup> 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.<sup>19</sup> 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.<sup>20</sup> 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.<sup>21</sup> 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.<sup>22</sup> 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.<sup>23</sup> 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.<sup>24</sup> 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.<sup>25</sup> 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 Toluca 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.<sup>26</sup> 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 cabo 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 quemaduras 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.<sup>27</sup> 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.<sup>28</sup>



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.<sup>29</sup> 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.<sup>30</sup> 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.<sup>31</sup> 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.<sup>32</sup> 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”.<sup>33</sup> 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”.<sup>34</sup>

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.<sup>35</sup> 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.<sup>36</sup> Acusaciones que negó el sindicato, calificándolas como falsas,<sup>37</sup> 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.<sup>38</sup> 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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.

## Tierra Ferroviaria

# La Administración Obrera: capitalismo dependiente y fin de una utopía

## The Workers' Administration: dependent capitalism and the end of a utopia

Patricio Juárez Lucas

Jefe de Departamento de Archivo histórico, CEDIF-CNPPCF. Contacto: [pjuarezl@cultura.gob.mx](mailto:pjuarezl@cultura.gob.mx)

### Resumen

El 1 de mayo de 1938 se instaló el Consejo de Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, punto de partida de lo que se creía como la materialización de una utopía. Sin embargo, los próximos treinta y dos meses serán de caminar sobre terreno fangoso, pues los nuevos administradores se darán cuenta que la situación de la empresa era más difícil de lo que habían previsto: al interior estaba acorralada por una deuda histórica impagable, en las luchas políticas internas del sindicato contra la Administración Obrera, donde no quedaban claros los límites de una institución y otra; mientras que al exterior se encontró en un mundo convulso de los inicios de la Segunda Guerra Mundial y en el México que trataba de cambiar las relaciones políticas establecidas durante los últimos veinte años y con una economía dependiente. El siguiente artículo tiene por objeto analizar la actuación de los administradores, a la luz de las actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera.

**Palabras clave:** Ferrocarriles, cardenismo, industrialización, inversiones extranjeras, trabajadores.

### Abstract

On May 1, 1938, the Workers' Administration Council of the National Railways of Mexico was settled, the starting point of what was believed to be the materialization of a utopia. However, the next thirty-two months will be to walk on muddy terrain, as the new administrators will realize that the company's situation was more difficult than they had anticipated: inside it was cornered by an unpayable historical debt, in the internal political struggles of the Union against the Workers' Administration, where the limits of one institution and another were not clear; while abroad it found itself in a troubled world at the beginning of the Second World War and in the Mexico that tried to change the political relations established during the last twenty years and with a dependent economy. The following article is intended to analyze the actions of the administrators at the sight of the minutes of the sessions of the Workers' Administration Council.

**Keywords:** Railways, cardenismo, Industrialization, foreign investment, workers.

## **El comienzo**

La Revolución Industrial, particularmente la inglesa, tuvo su base en una compleja red de conocimientos, sustentada en la ciencia y la tecnología, que al consolidarse dio origen a la industria, particularmente la del acero y por ende la de los ferrocarriles. Hacia finales del siglo XIX los países industrializados expandieron su horizonte y empezaron a buscar mercados para su producción y sus capitales. Estos mercados los encontraron en los países periféricos, de donde extraerían las materias primas y en donde colocarían capitales y ferrocarriles.<sup>1</sup>

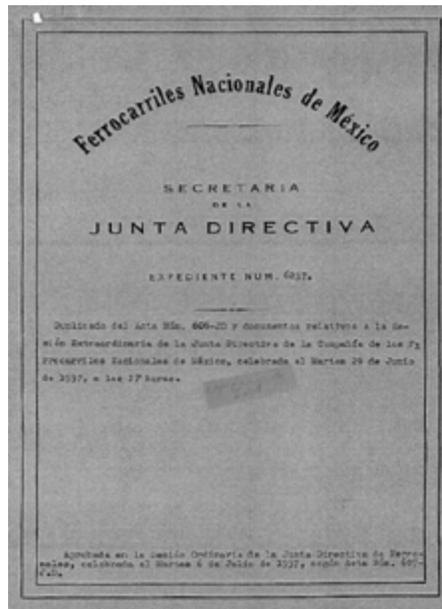
Aunque los primeros intentos por construir ferrocarriles en México se dieron a mediados del siglo XIX, estos no se realizaron debido, entre otras cosas, a la situación política y a la guerra intestina entre conservadores y liberales, y a la agresión extranjera de estadounidenses y franceses. Fue hasta la década de 1880 cuando se tendieron las vías más extensas: la troncal del Ferrocarril Central Mexicano y la troncal del Ferrocarril Nacional Mexicano, estos sistemas fueron la base de la consolidación de Ferrocarriles Nacionales de México, en el año de 1908.

Desde el principio, los ferrocarriles en México fueron concesionados a capitalistas extranjeros provenientes de países industrializados. Hacia finales del porfiriato predominaban los capitales europeos, ingleses y franceses, con 62% de las inversiones. El 38% restante correspondía a capitalistas norteamericanos,<sup>2</sup> con capitales colocados principalmente en la minería y en los ferrocarriles. Un ejemplo claro de esto lo constituyen las inversiones estadounidenses en los minerales de Sonora, con las compañías: Cananea Consolidated Cooper Company (Cananea), y la Phelps Dodge Amalgamated Cooper Company (Nacozari), dos empresas mineras que a principios del siglo XX obtuvieron concesiones para el establecimiento de líneas ferroviarias, como el Ferrocarril de Cananea Río Yaqui y Pacífico, y el Ferrocarril de Nacozari,<sup>3</sup> que posteriormente se consolidaron en el Ferrocarril Sudpacífico de México.

## **La Administración Obrera**

Los ferrocarriles mexicanos, desde sus inicios hasta el momento en que el gobierno del general Lázaro Cárdenas los entregó para su administración al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, habían estado rodando sobre rieles de una economía con una estructura predominantemente de carácter primario, exportador de materias primas y de minerales, totalmente dependiente del exterior, sobre todo de los países industriales de donde obtenía los materiales para su funcionamiento, capitales y otros insumos. En otras palabras, los años de construcción y los primeros de funcionamiento, durante el porfiriato, fueron de total dependencia del exterior. Enseguida vino la Revolución y el sistema ferroviario fue destruido por los ejércitos en pugna, lo que generó una gran deuda para el país que no pudo solventarse y sólo fue reconocida por el gobierno mexicano con el convenio De la Huerta-Lamont.<sup>4</sup> Todavía más, cuando empezaba a estabilizarse la situación de la empresa vino la crisis mundial de 1929. En efecto, es con la llegada de Cárdenas a la presidencia que México iniciará el desarrollo agrícola, pero como señala Villarreal, “había poco lugar en la filosofía de Cárdenas para construir plantas industriales de gran escala”.<sup>5</sup> Esta situación provocará que los ferrocarriles mexicanos continúen dependiendo del exterior para su funcionamiento, principalmente de la industria estadounidense. De esta manera, la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México (AOFNM), al igual que las anteriores administraciones, continuará gestionando capitales y equipamiento en la unión americana; equipos en renta y adquiridos a partir de grandes negociaciones con casas como Pullman, American Smelting & Refining Company (ASARCO), Duff Norton MTG, Co, Eastern Machinery Company de Cincinnati Ohio, Chase National Bank, Baldwin, de la Standard Steel Car, y de la General American Car, entre otras. Algunas de estas compañías eran las dominantes en la minería mexicana; empresas de capital estadounidense,<sup>6</sup> bancos y compañías mineras acreedores de los ferrocarriles mexicanos.

Ahora bien, además de resolver los problemas económicos, a la Administración Obrera le faltará tiempo y autonomía para su funcionamiento, pues tendrá que negociar con las autoridades sindicales y tendrá que estar atenta a las disposiciones de la IV Convención Ferrocarrilera.



Acta de la Junta Directiva en la que discutió la expropiación de los bienes de FNM, junio de 1937. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Por otra parte, la AOFNM recibe la empresa no solamente casi en bancarota y con la premura de hacer frente a los acreedores, sino además con la infraestructura en situación deplorable. Apenas en la segunda sesión del Consejo de Administración Obrera (CAO),<sup>7</sup> el gerente general señaló que la empresa tenía que afrontar los siguientes compromisos: un adeudo de 962 mil 200 pesos por arrendamiento de equipo, 4 millones 861 mil 11 dólares para adquisición de equipo nuevo y pagarés vencidos por 200 mil dólares.<sup>8</sup>

## LA SITUACIÓN ECONÓMICA de los FERROCARRILES

**CONSIDERANDO** el tema de permanente actualidad, especialmente al momento que el momento, por múltiples circunstancias, se depara una separación para el presente, retribución a las fuentes de información por todos conceptos relacionados, consiguiendo resaltar del Caudal General, compañeros José Ramírez Gómez, los datos que nos han servido para preparar estas líneas.

Desde luego, podemos asegurar que los Ferrocarriles Nacionales no se encuentran en bancarota, si bien al momento la situación que verdaderamente le corresponde. La situación es difícil, el especularlo por el estado de las finanzas en los últimos meses, más que nada que el momento empieza a reducir relaciones por pequeños pedidos de materiales, que se adelantan. La nueva medida en la dificultad de atender a las obligaciones resultan con la puntualidad necesaria. Esta falta de fondos nos obliga, que se impusieron a obtener crédito lo que hasta falta para completar las nóminas del personal.

Una primera atención oblige a suspender el pago de los dividendos por equipar en el mes de febrero pasado, y que para liquidar el monto de los dividendos de diciembre, se expidieron al Gobierno letras de cambio.

Por otra parte, la Asociación Amateurs de Ferrocarriles está insistiendo en el pago del llamado "por días", a raíz de los servicios prestados a Ferrocarriles expropiados que se encuentran en nuestra línea, según que en el mes de agosto ascendió a \$1,200,000, lo cual, sumado a los pedidos de materiales urgentes recibidos en los meses de julio y agosto de 1937, por valor de \$1,000,000 dólares (que equivalen a \$4,320,000), produce que se incrementa sin contar todavía con los fondos para cubrir el impuesto, por virtud de la importante cantidad de recibir los materiales, para no afectar los trabajos, hasta un total de \$2,920,000.

Concretando: las deudas pendientes al 15 de marzo formaban un total de \$12,000,000, en que se trata a estas compañías, sin contar por cobrar. En consecuencia, las cantidades en descubierto se elevaban a \$13,120,000.

A modo de indicar la importancia de la situación que dejaron de ser. Bien sabes fueron los recursos que hacen necesario para el momento que se impusieron medidas de austeridad para remediar en el momento.

De sus informes que en el capítulo de adquisiciones y mejoras se gastaron \$12,812,222.37 durante el año pasado, comprendidos en esa suma los pagos por equipar. Desde luego, se comprende que con \$12,812,222.37 en el mes del día lo que la ley

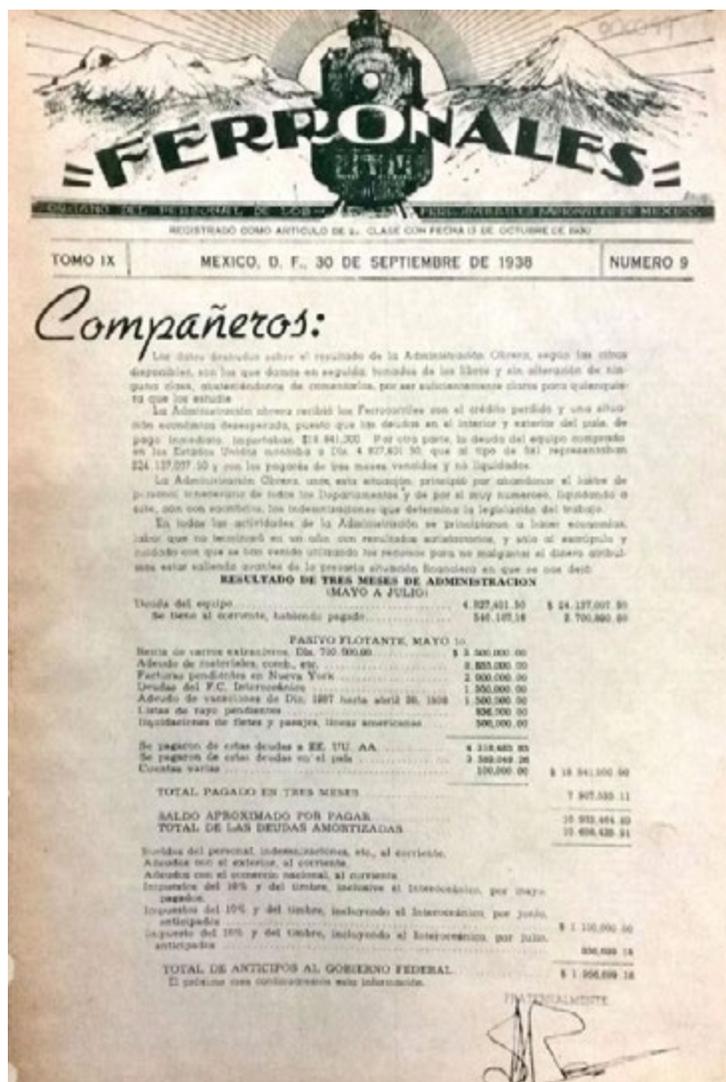
competitiva de la Administración que para el año 1937, se por ejemplo, durante que lo ganado de más por ese concepto monto a \$10,000,000 en el presente momento.

Otra cosa que no se puede olvidar es que los Ferrocarriles Nacionales se encuentran en condiciones económicas de permanente creciente deplorable, aun cuando la red ferroviaria está disminuyendo por que ordenados a reducir el la cantidad de todo creado por la importante atención que por muchos años más de dos décadas se le ha prestado.

En cualquier momento cuando en tiempos de la Compañía propietaria de los Nacionales de México, por razones que desconocemos en forma, pero evidentemente en el caso de los recursos más de lo que las líneas producen, esto se gastaba entre \$7,000,000 y \$8,000,000. Para tal caso no debe servirnos de base ahora, para mencionar que tanto cuando en sus tiempos los recursos que los recursos habían en distintas fechas sobre el estado de las vías, material rodante, talleres, bienes muebles, etc., esto que lo que verdaderamente existe el nombre de "depreciación acumulada" de los que

Revista *Ferrocarriles*, t. XI, núm. 5, mayo de 1940.

La situación económica de FNM era tan precaria que la Administración Obrera, a través del gerente general, tuvo que gestionar préstamos con la banca nacional. Cuando esta no les facilitaba los dólares necesarios recurría a la intermediación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para obtener liquidez y cuando ésta les comunicaba que ya no les proporcionarían préstamos, el gerente recurría de nueva cuenta a la American Smelting e informaba que una vez que obtuviera 250 mil dólares los utilizaría de la siguiente forma: 50 mil para el pago de adeudos atrasados, 100 mil dólares por pagarés vencidos de la Compañía Pullman, por equipo adquirido (locomotoras, carros, coches), y 100 dólares para la adquisición de materiales de urgencia.<sup>9</sup>



Revista *Ferronales*, t. IX, núm. 9, septiembre de 1938.

Otro ejemplo de la dependencia de Ferrocarriles Nacionales de México al capital extranjero se puede observar en las solicitudes que envió a ASARCO. Durante la Administración Obrera, los distintos consejos recurrieron a esta compañía para capitalizarse. Así, Salvador J. Romero, gerente general hasta marzo de 1940, antes de dejar la gerencia informó, que dado que la ASARCO no había cumplido con el acuerdo de entregar el anticipo solicitado, éste quedaba sin efecto; lo había gestionado el gerente días antes con la anuencia del Consejo de Administración y era un anticipo por 600 mil pesos, que serían reembolsados con el importe de fletes a razón de 100 mil pesos mensuales sin intereses de las liquidaciones de fletes.<sup>10</sup> Días después los consejeros entrantes, encabezados por Juan B. Gutiérrez, acordaron gestionar un préstamo de la ASARCO por 150 mil dólares por fletes, pues en palabras del contador en turno, José Ramírez Gámez, “Hemos recibido los ferrocarriles en una situación financiera que puede calificarse como desesperada”, además de tener pendientes de pago y ya vencidas varias obligaciones.<sup>11</sup>



Juan B. Gutiérrez, retrato. Fondo FNM, Sección Revista Ferronales. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Además de capitales y material rodante, para su funcionamiento los ferrocarriles necesitaban de otros insumos, los cuales serían proporcionados por la industria estadounidense. Dada la falta de liquidez, la mayoría de las veces se realizaron solicitudes de productos como: camiones para el departamento de express, tanques, herramientas para talleres (gatos), entre otros, tal como se muestra en el siguiente fragmento:

Para ampliar la capacidad de reparto del express ferrocarriles debe adquirir 12 camiones, por lo que forma una comisión para que realice los estudios de mercado pertinentes llegando a la conclusión que la oferta de General Motors Company era la más adecuada, cada camión tiene un precio de 1023 dólares, el CAO acepta esta recomendación dado que la comisión de la IV Convención había sugerido lo mismo.<sup>12</sup>

Otro rubro importante para FNM es la disponibilidad de carros tanque para el transporte de diversos materiales, una cuestión estratégica para el gobierno cardenista, por lo que tuvieron que intervenir la Secretaría de Economía, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y otras instancias involucradas en el tema, llegándose al acuerdo en donde la Administración Obrera adquirió 100 tanques rentados, la Dirección de Caminos 100 tanques y Petróleos Mexicanos 140 tanques, de acuerdo con el informe que rindió el ayudante del gerente general de la Administración Obrera, Ramón P. Garza.<sup>13</sup> Así como el material rodante, la maquinaria, los camiones para el express, se tenían que conseguir otras herramientas y maquinaria en el mercado norteamericano, como los imprescindibles “gatos” para los talleres de todo el sistema ferroviario, que eran provistos por la Duff-Norton Manufacturing Company.<sup>14</sup>



Grupo de Funcionarios al terminar las labores de la Gran Convención, 1939. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Los casos anteriores dan cuenta que una buena cantidad de materiales, maquinaria y equipo rodante se tenía que importar, y dadas las condiciones económicas de la empresa muchas veces se tenía que reciclar y readaptar. Valga este ejemplo como muestra: el Consejo de Administración Obrera, a sugerencia del comisionado José Martínez Campos, acordó la adquisición de diez coches para el servicio de express correo, de cuatro puertas, y diez de segunda clase, todos de vía ancha, de segunda mano, pero en condiciones de operarse durante veinte años o más, debiendo ser de estructura de acero con dos retrancas por eje y de 3 pares de ruedas en cada lado (trucks de 3 secciones).<sup>15</sup>



Revista Ferronales, t. XI, núm. 3, marzo de 1940.

La situación económica de FNM fue puesta sobre la mesa y la Administración Obrera, desde muy temprano en su gestión, se encontró entre las disposiciones gubernamentales asfixiantes y las exigencias del sindicato,<sup>16</sup> en donde el presidente Cárdenas se mantenía en su postura de no subir las tarifas del flete de minerales.<sup>17</sup> Tal fue la situación, que se presentó con la solicitud de apoyar a las cooperativas mineras de Las Esperanzas y Palau, en donde se llegó al punto de intervención del Secretario de Economía, quien sugirió a la Administración Obrera convertir a quemadoras de carbón las máquinas de aceite de la división Durango y de otros lugares del norte de México.<sup>18</sup>



Vista interior de la oficina de despachadores en Torreón, 1939. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

De esta forma, la tensión entre el general Cárdenas y la Administración Obrera fue aumentando, pues además de no apoyarla con recursos, o por lo menos autorizar el alza de las tarifas, también le ordenó realizar el pago, a nombre del gobierno federal, del adeudo a favor de la Baldwin, de la Standard Steel Car y de la General American Car, pactado en el convenio Pani-Lamont, el primero por el Secretario de Relaciones Exteriores y el segundo por el presidente del Comité Internacional de Banqueros y representante del banco J. P. Morgan.<sup>19</sup> La petición fue hecha por el subsecretario de Relaciones Exteriores Ramón Beteta y el Consejo acordó que se le contestará que era verdaderamente imposible realizar dicho pago.<sup>20</sup>



Revista *Ferrocales*, t. X, núm. 10, octubre de 1939, p. 17.

A mediados de 1940, la Administración Obrera estaba llegando a su última etapa y seguía luchando por mantener sobre los rieles un tren desvencijado con las locomotoras a medio vapor, mientras el general Cárdenas seguía reprochándoles la incapacidad de hacer frente a los compromisos que arrastraba la empresa. El 30 de mayo de 1940, Isaac Romero Malpica, quien había sido comisionado para rendir un informe ante el Consejo de Administración Obrera de los puntos tratados en la reunión con el presidente de la República, manifestó que el primer mandatario comprendía que no podía pedir a los trabajadores su cooperación para hacer frente a los compromisos contraídos con la expropiación de la industria petrolera, pero que sí se veía en la situación de exigirle a la Administración Obrera el cumplimiento de los compromisos pecuniarios contraídos con el propio gobierno y con los acreedores de la AOFNM, pues se daba el caso de que Estados Unidos estaba pidiendo la intervención del gobierno por la suspensión de pagos. Ante este panorama, el presidente de la República manifestó que la suspensión de pagos con las casas norteamericanas (material rodante) era un descrédito para la AOFNM y aún para el gobierno, que era el fiador de los Nacionales de México, por lo que sugería el pago inmediato de tales compromisos. En la segunda reunión de ese día, el general Cárdenas manifestó que había elaborado un memorándum, documento que da a conocer el secretario particular, con los lineamientos a los que se tendría que sujetar la Administración Obrera en lo futuro, orientado básicamente a pagar los adeudos que tenía con el gobierno federal y a ponerse al corriente en el servicio de sus obligaciones con las casas extranjeras que le habían abierto el crédito.<sup>21</sup>

A finales de ese año, 1940, el secretario de Hacienda gestionó un préstamo de cinco millones de dólares ante el Banco Americano de Exportación, acción que aprobaron los consejeros. El gerente general señaló que el empréstito se emplearía para la adquisición de materiales que realmente se necesitaban, también se procedería a la liquidación de cuentas insolutas por concepto de materiales, así como al pago de los adeudos pendientes del equipo.<sup>22</sup>

### Nota final

La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México recibió una empresa en bancarrota, totalmente dependiente de los capitales y los materiales de la industria estadounidense. La AOFNM no se consolidó en un sólo equipo, pues estuvo continuamente cuestionada por el sindicato, lo que impidió dar continuidad al proyecto. La AOFNM recibió una empresa que continuó con el lastre que le dejó la Revolución mexicana, destrucción y deudas; y los acontecimientos internacionales, la crisis de 1929 y los inicios de la Segunda Guerra Mundial, fueron hechos que le impidieron hacer de este ejercicio un proyecto exitoso.

## Referencias consultadas

### Archivo

Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

### Bibliografía

González, Luis, *Los días del presidente Cárdenas*, en *Historia de la Revolución Mexicana 1934-1940*. México, El Colegio de México, 1981.

\_\_\_\_\_, *Los artífices del cardenismo*, en *Historia de la Revolución Mexicana 1934-1940*. México, El Colegio de México, 1981.

Kemp, Tom, *La Revolución industrial en la Europa del siglo XIX*. España, Editorial Fontanella, 1979.

\_\_\_\_\_, *Modelos históricos de industrialización*. España, Editorial Fontanella, 1981.

Krauze, Enrique, *et al*, “La reconstrucción económica” en *Historia de la Revolución Mexicana 1924-1928*. México, El Colegio de México, 1977.

López Pardo, Gustavo, *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Ediciones El Caballito, 1997.

Olveda, Jaime (editor), *Inversiones y empresarios extranjeros en el noroccidente de México: siglo XIX*. México, El Colegio de Jalisco, 1996.

Rosenzweig, Fernando, “El desarrollo económico de México de 1877 a 1911”, en *Secuencia*, revista americana de ciencias sociales, México, Instituto Mora, *Secuencia* número 12, septiembre-diciembre, 1988.

Valencia Islas, Arturo, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1940*. México, Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, El Colegio de México, 2017.

Villarreal, René. “El proyecto nacionalista (1929-1939) y la ruptura del modelo de economía de enclave”, en *El desequilibrio externo en la industrialización de México (1929-1975). Un enfoque estructuralista*, México. Fondo de Cultura Económica, 1981.

---

[1] Véanse los planteamientos que hace Tom Kemp en dos textos: *La Revolución industrial en la Europa del siglo XIX*. España, Editorial Fontanella, 1979, p. 40; y *Modelos históricos de industrialización*. España, Editorial Fontanella, 1981, pp. 84-85.

[2] Fernando Rosenzweig, “El desarrollo económico de México de 1877 a 1911”, en *Secuencia*, revista americana de ciencias sociales, México, Instituto Mora, número 12, septiembre-diciembre, 1988, pp. 173-174.

[3] Juan José Gracida Romo. *Notas sobre la inversión extranjera en Sonora, 1854-1910*, en Jaime Olveda (editor). *Inversiones y empresarios extranjeros en el noroccidente de México: siglo XIX*, México, El Colegio de Jalisco, 1996, pp. 77-78.

- [4] Gustavo López Pardo. *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Ediciones El Caballito, 1997, pp. 33-35.
- [5] René Villarreal, “El proyecto nacionalista (1929-1939) y la ruptura del modelo de economía de enclave”, en *El desequilibrio externo en la industrialización de México (1929-1975). Un enfoque estructuralista*, México. Fondo de Cultura Económica, 1981, pp. 21-47.
- [6] Luis González, Los artífices del cardenismo, en *Historia de la Revolución Mexicana 1934-1940*. México, El Colegio de México, 1981, pp. 49-50.
- [7] Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (AHCEDIF), Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera, 1938-1940.
- [8] AHCEDIF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, *Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera*, 2 de mayo de 1938.
- [9] AHCEDIF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, *Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera*, 9, 16, y 19 de mayo de 1938.
- [10] AHCEDIF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, *Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera*, 5 y 13 de marzo de 1940.
- [11] AHCEDIF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, *Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera*, 28 de marzo de 1940.
- [12] AHCEDIF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, *Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera*, 16 de marzo, 20 de abril de 1940.
- [13] AHCEDIF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, *Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera*, 4 de abril de 1939.
- [14] AHCEDIF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, *Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera*, 31 de mayo de 1938.
- [15] AHCEDIF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, *Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera*, 11 de mayo de 1939.
- [16] Véase Gustavo López Pardo, *La Administración Obrera...*, *op. cit.* pp. 119-133. Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1940*. México, Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, El Colegio de México, 2017.
- [17] AHCEDIF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, *Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera*, 8 de junio de 1939.
- [18] AHCEDIF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, *Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera*, 30 de junio y 25 de agosto de 1938, 9 de febrero de 1939.
- [19] Enrique Krauze, *et al*, “La reconstrucción económica” en *Historia de la Revolución Mexicana 1924-1928*. México,

El Colegio de México, 1977, pp. 53-54.

[20] AHCEDIF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, *Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera*, 5 de enero de 1940.

[21] AHCEDIF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, *Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera*, 30 de mayo de 1940.

[22] AHCEDIF, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Consejo de Administración, *Actas de sesiones del Consejo de Administración Obrera*, 1 de noviembre de 1940.

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.

## Cruce de caminos

# 100 del Tren: proyecto cultural

## 100 del Tren: Cultural Project

**Alberto Paz Bustamante**

Estudiante de la Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural de la Universidad de Guadalajara.

Contacto: bettopaz@hotmail.comx

### Resumen

El Centro Cultural González Gallo (Antigua Estación de Trenes de Chapala) ha sido un vínculo arquitectónico, cultural y social entre el pasado y el presente en la comunidad, por lo que forma parte muy significativa de la memoria colectiva de los habitantes de Chapala. En ese sentido, se presenta el proyecto ejecutivo de la campaña gráfica 100 del Tren, la cual se elaboró en 2019 por los estudiantes de la licenciatura de Diseño Gráfico de la Universidad de Guadalajara, con el fin de celebrar el centenario de la estación, inaugurada el 8 de abril de 1920. El concepto clave del proyecto es la reactivación del patrimonio cultural en el Centro Cultural González Gallo, por medio de la vinculación social, la memoria arquitectónica y ferroviaria.

**Palabras clave: gestión cultural, patrimonio ferroviario, arquitectónico, memoria.**

### Abstract

The González Gallo Cultural Center (Old Chapala Train Station) has been an architectural, cultural and social link between the past and the present in the community, which is why it is a very significant part of the collective memory of the inhabitants of Chapala. In that sense, the executive project of the graphic campaign 100 del Tren is presented, which was elaborated in 2019 by the students of the graphic design degree of the University of Guadalajara in order to celebrate the centenary of the station, inaugurated on April 8, 1920. The key concept of the project is the reactivation of cultural heritage at the González Gallo Cultural Center, through social bonding, architectural and railway memory.

**Keywords: cultural management, railway heritage, architectural, memory.**

### Contexto histórico

Hace más de cien años, en el México porfirista se construyeron más de 19 mil kilómetros de vías férreas.<sup>1</sup> En otras palabras, el presidente Porfirio Díaz se propuso conectar, por ferrocarril, cada rincón de aquel México pintoresco. En 1904, el general Díaz visitó, durante sus vacaciones, el lago de Chapala y quedó tan enamorado del paradisíaco lugar, que año con año regresó con su familia y una comitiva de amigos para disfrutar sus estancias en la finca El Manglar, que era de su cuñado Lorenzo Elizaga, la cual hasta la fecha se ubica al oriente de la ribera.<sup>2</sup> De esta manera, el presidente Díaz se convirtió en uno de los primeros promotores turísticos del lago de Chapala.



Fotografía: periódico *El Informador* (Archivo).



Fotografía: Hugo Brehme. Chapala, circa 1905, colección particular.

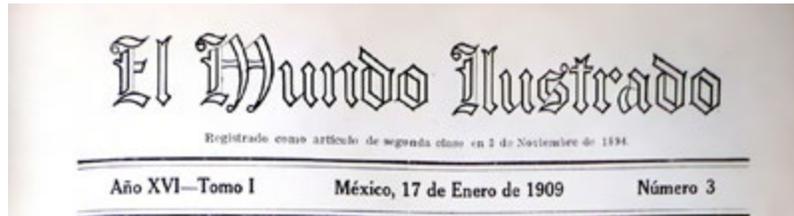
El único defecto que el presidente Díaz encontró para llegar a Chapala fue la larga travesía que tenía que hacer. En ese entonces no había un camino amplio y la brecha de Guadalajara a Chapala era muy insegura. La manera más fácil de llegar desde la Ciudad de México era por tren a Atequiza, de ahí, el general Díaz y su comitiva se trasladaban a Ocotlán, en donde había un gran embarcadero, donde tomaban un pequeño buque de vapor que finalmente los llevaba a Chapala.<sup>3</sup>



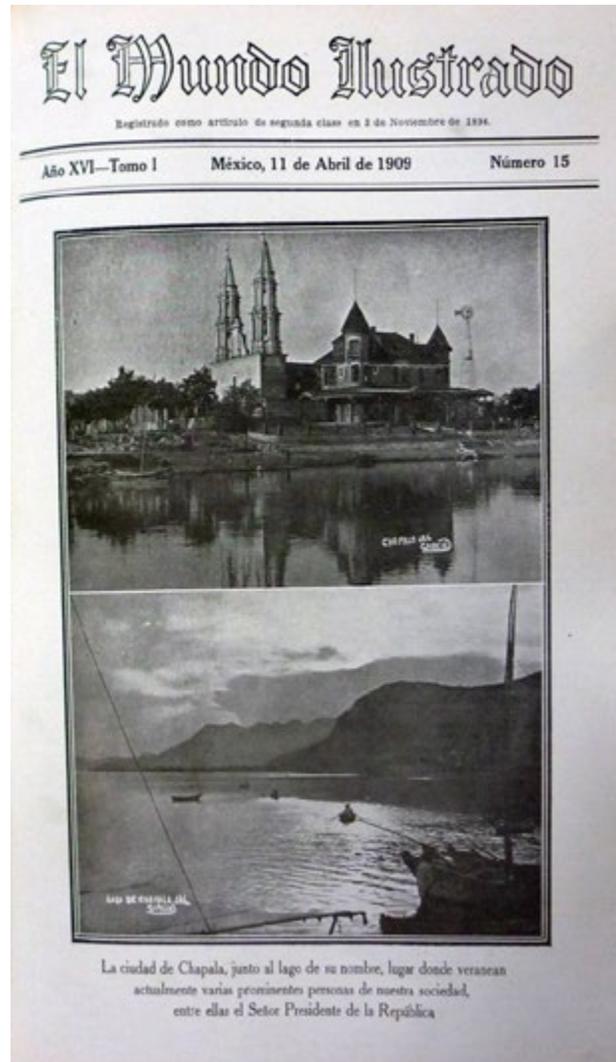
Fotografía: Catálogo Selectivo. Fototeca Nacional-INAH ©2005 I.O. Depuración realizada por Paula Barra, noviembre de 2005.

Uno de los acompañantes de don Porfirio Díaz era el Secretario de Hacienda y Crédito Público, José Yves Limantour, quien propuso la construcción del ramal Guadalajara-Chapala y cooperó con el gobierno del estado de Jalisco para consolidar el proyecto. Sin embargo, éste no se concretó. De igual forma, el gobernador Miguel Ahumada viajó varias veces a la Ciudad de México para concretar el desarrollo ferroviario, pero nunca lo logró.<sup>4</sup>

En 1909, la estación de trenes en Chapala era ya un asunto público, que incluso se mencionaba en el periódico *El mundo ilustrado*. Finalmente, termina el gobierno de Porfirio Díaz y la estación no se concreta, el año siguiente estalla la Revolución mexicana y Chapala, como todo México, tendría que recomenzar su desarrollo más adelante.



Fotografía: *El Mundo Ilustrado*. <http://alfarocuevas.net/mundoilustrado/?s=Chapala>



Fotografía: *El Mundo Ilustrado*. <http://alfarocuevas.net/mundoilustrado/?s=Chapala>

## 2. El arquitecto Guillermo de Alba

Guillermo de Alba y Gómez de la Peña nació en la Ciudad de México en 1874. Posteriormente, la familia se traslada a Guadalajara, donde encontraría una mejor calidad de vida y donde Guillermo realizaría sus estudios. A los 21 años de edad, en 1895, Guillermo obtiene el título de Ingeniero Topógrafo Agrimensor emitido por Luis Curiel, gobernador del estado de Jalisco. “Como otros arquitectos del porfiriato, su producción arquitectónica es una propuesta contra el clasismo, a favor de estilos nacionales enraizados en modalidades de vida locales y regionales”.<sup>5</sup>



Fotografía: Guillermo de Alba, circa 1895, autor anónimo, colección particular.

Guillermo de Alba continuó sus estudios en la ciudad de Chicago, donde vivió los últimos años del siglo XIX. De 1900 a 1910, el ya arquitecto realiza proyectos icónicos en la ciudad de Guadalajara, Jalisco, entre algunos de ellos: casa Cuesta Gallardo, casa González Borondón, casa Rolleri, la casa de los Abanicos, casa Rosales.



Fotografía: Casa Rosales [www.revisionesgdl.com](http://www.revisionesgdl.com)

En Chapala, de Alba construye el Hotel Arzapalo, el Hotel Palmera, Villa Tlallocan. Todos los inmuebles mencionados están catalogados como patrimonio de valor artístico y arquitectónico ante el INBAL.<sup>6</sup>



Fotografía por Guillermo de Alba del Hotel Arzapalo, en Chapala. Revista *Aquellos Tiempos*.



Fotografía de Chapala en 1918, autor Guillermo de Alba.

### 3. La estación de trenes de Chapala

El noruego Christian Schjetnan, residente de Chapala desde hacía varios años, inició la gestión del ramal y de la estación y, en 1913, el Congreso autorizó al gobernador José López Portillo y Rojas firmar el contrato para la construcción y explotación del ramal, con el decreto 1588. Posteriormente, se autorizaron otros contratos, pero hubo varios problemas para ejecutarlos y fue hasta el 20 de diciembre de 1917 que la Secretaría de Comunicaciones autorizó la consolidación de los anteriores y se le otorga legalidad a la concesionaria denominada Compañía de Fomento de Chapala, S. A.



Fotografía: Alberto Paz Bustamante, marzo 2019.

Ese mismo año inician los trabajos ferroviarios y arquitectónicos. Las obras de ingeniería ferroviaria estuvieron bajo la responsabilidad de Birger Wisnes y Juan José Barragán; la construcción de la estación de trenes a cargo del arquitecto Guillermo de Alba y la inauguración en manos del ingeniero Salvador Ulloa, en representación del gobernador de Jalisco, Luis Castellanos Tapia, exactamente a las 12:30 del día 8 de abril de 1920.



El andén en la inauguración de la Estación de Trenes de Chapala, 8 de abril 1920. Fotografía: colección Pablo Vázquez Piombo.

“El día que inauguraron la estación y el servicio de ferrocarril a Guadalajara, de Alba y sus amigos no durmieron en dos días. Estaban el noruego Schejtnan, Wisnes, Barragán y otros ingenieros, celebraron hasta el amanecer”.<sup>7</sup>

Lamentablemente, la estación de trenes sólo funcionó de 1920 a 1926. Los fuertes temporales pluviales e inundaciones hicieron que las corridas fueran irregulares, y más adelante la construcción de la carretera Chapala-Guadalajara y la llegada del automóvil llevaron al edificio al desuso y durante ochenta años, al abandono.



Estación de trenes inundada. Septiembre 1926. Autor: anónimo. Referencia: Imágenes Históricas de Guadalajara.



La estación abandonada, circa 1960. Autor anónimo.

La Compañía de Fomento de Chapala, S.A. se declaró en quiebra el año de 1926. Todos los bienes fueron rematados por don Ricardo Aguilar, adjudicatario del inmueble, el cual después pasó a manos de Jesús González Gallo, quien la prestó por un tiempo para que funcionará como un club para extranjeros.<sup>8</sup>

#### **4. Patrimonio ferroviario**

Conservar inmuebles ferroviarios es de gran importancia en distintos sitios en el mundo y en México, ya que le dan carácter a la comunidad donde se encuentran, además de que son un punto referencial en esas mismas localidades. Los inmuebles ferroviarios han ayudado a conformar el carácter cultural de cada comunidad y a crear los puntos de referencia en el medio ambiente, que contribuyen a la formación del sentido de lugar y de identidad.<sup>9</sup> Además de la

protección y rehabilitación del patrimonio, existe un aspecto de mayor trascendencia, el beneficio social que aporta a la comunidad, es decir, lo que significa el inmueble para tal comunidad. La finalidad última de la preservación del patrimonio cultural no es la conservación de los objetos por los objetos mismos, sino por lo que ellos significan dentro de un determinado contexto sociocultural y por la manera en que con ellos se contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades en las cuales está inserto dicho patrimonio.<sup>10</sup>



Vista actual de la vía férrea en Guadalajara, a la altura de la compañía La Vidriera. Fotografía: Alberto Paz Bustamante, mayo 2019.

##### **5. De estación de trenes a centros culturales**

Desde principios del siglo XX, el destino de las estaciones de trenes comenzó a verse amenazado por la inminente presencia y popularidad del automóvil en el mundo, el cual hacía los trayectos más cortos. Además, como ya se mencionó, las carreteras vinieron a substituir las vías del tren. Las estaciones de ferrocarriles en México han tenido tres destinos: el más afortunado transformarse en un museo o un centro cultural, otro es caer en desuso y el más triste ser desmanteladas o demolidas.

En el mundo, el caso más vistoso de transformación de una estación de ferrocarriles a museo es el de la estación de trenes de París, transformada en 1986 en tres museos: Orsay, Orangerie y Hébert.<sup>11</sup>

*“Many station buildings became unserviceable either due to changed railway tracks or due to increased use of airlines and highways, or since these could not meet the requirements of emerging railroad industry, or some buildings which were constructed too large in order to meet the requirements of operation system in use when they were built, tried to be preserved with using them partially with new functions”. [Muchos edificios de estaciones dejaron de funcionar debido a cambios en las vías del tren o debido al mayor uso de aerolíneas y autopistas, o ya que estos no podían cumplir con los requisitos de la industria ferroviaria emergente, o algunos edificios que fueron construidos demasiado grandes para cumplir con los requisitos del uso original con el que fueron construidos, trataron de preservarse al usarse parcialmente con nuevas funciones].<sup>12</sup>*



Fotografía: Fachada del Museo de Orsay. <https://www.musee-orsay.fr/es/accueil.html>

En todo el continente americano tenemos un gran número de ejemplos similares. Entre ellos está el caso de estudio de este texto: la antigua estación de trenes de Chapala, hoy Centro Cultural González Gallo (CCGG). Después de ochenta años de abandono, la antigua estación de trenes de Chapala fue considerada en el programa Consejo Nacional Adopte una Obra de Arte, A.C. el cual promueve los trabajos de restauración. De esta manera, los arquitectos Juan Palomar Vereá y Pablo Vázquez Piombo desarrollaron el proyecto “Ribera de Chapala”, cuyo consejo regional es presidido por Patricia Urzúa de Arce.<sup>13</sup> Como parte del mismo, el 26 de marzo de 2006 la estación es inaugurada como el Centro Cultural González Gallo.

## 6. Proyecto 100 del tren Chapala

El proyecto 100 del tren tiene como objetivo fortalecer el vínculo del espacio con la comunidad, así como generar un reencuentro y sentido de orgullo y pertenencia, por medio de nuevos productos culturales que reaviven la memoria arquitectónica y ferroviaria en el ciudadano.



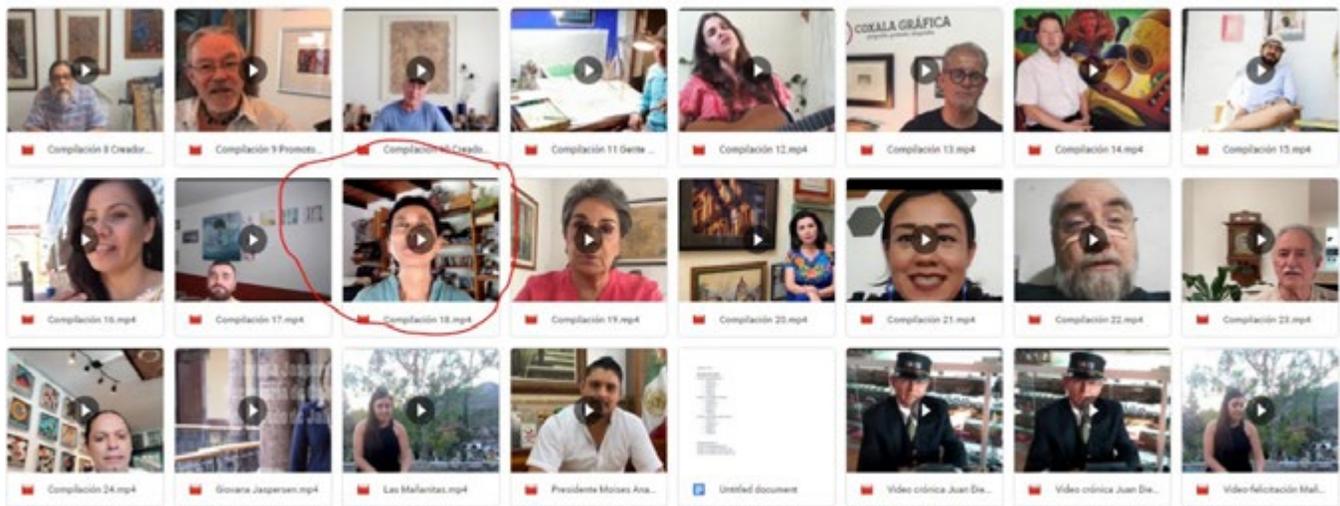
Centro Cultural González Gallo, marzo 2018. Fotografía: Alberto Paz Bustamante.

El Centro Cultural González Gallo ha sido un vínculo arquitectónico, cultural y social entre el pasado y el presente en la comunidad de Chapala. Desde su inauguración, el 8 de abril de 1920, el inmueble forma parte de la memoria colectiva del chapalense. Ahora bien, la campaña gráfica 100 del Tren se elaboró en 2019 por los estudiantes de la licenciatura de Diseño Gráfico de la Universidad de Guadalajara y con los resultados obtenidos se planteó la presentación de una exposición presencial dentro del Centro cultural, con el fin de celebrar el centenario de la estación.



Imagen gráfica 100 del Tren.

Sin embargo, en marzo de 2020 la Universidad de Guadalajara cerró sus actividades escolares debido a la pandemia COVID-19 y toda actividad presencial se pospuso hasta nuevo aviso. Por lo anterior, el proyecto **100 del tren** se adaptó, transformándose en un esfuerzo virtual con base en las redes sociales. Ese mismo mes, el proyecto evolucionó a **100 años 100 videos**, celebrando la vida del maravilloso edificio con **100 videos testimoniales de 100 personas** que nos ayudan a contar su historia: promotores culturales, autoridades y ciudadanos que aman y valoran el legado. Con ellos se está promovemos su apropiación, por lo pronto, emocional.



Más de 30 mil personas han visto nuestros videos y el Centro Cultural González Gallo está más vivo que nunca.

## 7. Proyecto 100 de la Estación Mérida

La idea de vinculación es muy sencilla: lograr un proyecto de gestión cultural entre las dos perlas, la Perla de Oriente y la Perla de Occidente. Además, durante la investigación se descubrió que la Estación Central de Ferrocarriles en Mérida celebraría su centenario el 15 de septiembre de 2020.



Fachada de la Estación Central de Ferrocarriles de Mérida, actualmente la Escuela de Artes de Yucatán (ESAY)  
Fotografía: <http://www.esay.edu.mx/wp/>

### Objetivos:

- 1.- Replicar la celebración del centenario 100 del Tren Chapala en la antigua estación de trenes de Mérida (actualmente ESAY).
- 2.- Promover y difundir cultural, turística y comercialmente (por lo pronto de manera virtual) ambas ciudades.
- 3.- Fomentar un intercambio interinstitucional de experiencias culturales entre las dependencias mencionadas .
- 4.- Favorecer el diálogo cultural entre ambas estaciones de trenes, ambas con cien años de historia.

### Referencias consultadas

Casillas de Aba, Martín, *Chapala, sus empresarios, sus inversiones y un inspirado escritor (1895-1933)*, México, Banca Promex, 1994.

Castillo de Curry, María Eugenia, “Adecuación del marco legal para la protección del patrimonio ferroviario en México: las estaciones como zonas de conservación” en *Memoria. Segundo encuentro nacional para la conservación de patrimonio industrial, el patrimonio industrial mexicano frente al nuevo milenio y la experiencia latinoamericana*, México, Dirección General de Difusión y Vinculación, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2002.

Chico Ponce de León, Pablo, “La responsabilidad social en la preservación del Patrimonio Cultural” en *El Claustro, Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*, México, Universidad Autónoma de Yucatán, Facultad de Arquitectura, 1991.

Erdogan, H.A. y Erdogan, E, *Reuse of Historical Train Station Buildings: Examples from the World and Turkey*, 2013. Disponible en: [https://www.researchgate.net/publication/266672734\\_Reuse\\_of\\_Historical\\_Train\\_Station\\_Buildings\\_Examples\\_from\\_the\\_World\\_and\\_Turkey](https://www.researchgate.net/publication/266672734_Reuse_of_Historical_Train_Station_Buildings_Examples_from_the_World_and_Turkey)

García de Fuentes, Ana, “La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato. Relaciones de poder y organización capitalista del espacio” en *Investigaciones geográficas*, México, UNAM, Instituto de Geografía, No. 17, 1987.  
Padilla García, Gilberto, *La Estación del Ferrocarril. De edificio abandonado a Centro Cultural*, Chapala, 2010, Editorial Página que sí se lee. Disponible en: [https://issuu.com/chapalavirtual/docs/la\\_estaci\\_n\\_del\\_ferrocarril1](https://issuu.com/chapalavirtual/docs/la_estaci_n_del_ferrocarril1)

Traslaviña García, María Dolores, *Monografías: Guillermo de Alba*, Jalisco, Gobierno de Jalisco, Secretaría de Cultura, 2006.

Vázquez, Enrique, “Aseguran que Porfirio Díaz detonó la vocación turística de Chapala” en *Milenio*, 2 de julio de 2015. Recuperado de: <https://www.milenio.com/estados/aseguran-porfirio-diaz-detono-vocacion-turistica-chapala> Consultado: 22 de abril 2019.

---

[1] En México, al inicio del régimen de Porfirio Díaz se contaba con 666 km y al final, en 1910, con 19,528 km. A. García de Fuentes, “La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato. Relaciones de poder y organización capitalista del espacio”, en *Investigaciones geográficas No. 17*. México, UNAM, Instituto de Geografía, Ciudad Universitaria, 1987.

[2] M. Traslaviña García, *Monografías: Guillermo de Alba*. Guadalajara, Jalisco, México, Gobierno de Jalisco, Secretaría de Cultura y CUAAD, 2006, pp. 37-38.

[3] E. Vázquez, 2015. Recuperado de: <https://www.milenio.com/estados/aseguran-porfirio-diaz-detono-vocacion-turistica-chapala>. Consultado: 22 de abril 2019.

[4] *Ibid.* p. 58.

[5] *Ibid.* p. 58.

[6] Investigación realizada por Alberto Paz Bustamante ante INBAL. Se obtiene el catálogo con copias certificadas de los 1,323 inmuebles registrados en Guadalajara y los 26 registrados en Chapala. Noviembre de 2019.

[7] M. Casillas de Aba, Chapala, sus empresarios, sus inversiones y un inspirado escritor. México, Banca Promex, 1995.

[8] Gilberto Padilla García, La Estación del Ferrocarril. De edificio abandonado a Centro Cultural, Chapala, 2010, Editorial Página que sí se lee. Disponible en: [https://issuu.com/chapalavirtual/docs/la\\_estacion\\_del\\_ferrocarril](https://issuu.com/chapalavirtual/docs/la_estacion_del_ferrocarril).

[9] María Eugenia Castillo de Curry, “Adecuación del marco legal para la protección del patrimonio ferroviario en México: las estaciones como zonas de conservación”, en *Memoria. Segundo encuentro nacional para la conservación de patrimonio industrial, el patrimonio industrial mexicano frente al nuevo milenio y la experiencia latinoamericana*, México, Dirección General de Difusión y Vinculación, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2002, p. 426.

[10] Pablo Chico Ponce de León, “La responsabilidad social en la preservación del Patrimonio Cultural” en *Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*, número 4. México, Universidad Autónoma de Yucatán, Facultad de Arquitectura, 1991, p. 38.

[11] Orsay es un museo nacional del Ministerio de Cultura. Desde el 1 de enero del 2004, es un Establecimiento Público Administrativo. Reúne el museo de Orsay, el museo de la Orangerie y el museo Hébert. El museo de Orsay era, antes del 2004, un servicio de competencia nacional. Se convirtió en establecimiento público con carácter administrativo por decreto del 26 de diciembre del 2003, bajo la tutela del ministro encargado de la cultura. Disponible en: <https://www.musee-orsay.fr/es/info/centro-publico/estatuto.html?S=3>.

[12] H. A. Erdogan y E. Erdogan, *Reuse of Historical Train Station Buildings: Examples from the World and Turkey*, 2013. Disponible en: [https://www.researchgate.net/publication/266672734\\_Reuse\\_of\\_Historical\\_Train\\_Station\\_Buildings\\_Examples\\_from\\_the\\_World\\_and\\_Turkey](https://www.researchgate.net/publication/266672734_Reuse_of_Historical_Train_Station_Buildings_Examples_from_the_World_and_Turkey).

[13] El Consejo Nacional Adopte una Obra de Arte, A.C. promueve la conservación, preservación y restauración de los bienes muebles e inmuebles con valor artístico e histórico, que conforman el patrimonio cultural de propiedad federal en apoyo a los esfuerzos que realiza el Estado Mexicano en ese campo. Se fundó en 1991 y hoy está presente en diecinueve estados de la República.

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.

## Vida Ferrocarrilera

# Entrevista realizada a Gerardo Niño Méndez, ex ferrocarrilero

Entrevista realizada en 1999 por el Dr. Robert F. Alegre, profesor asociado de Historia Latinoamericana, en la Universidad de Nueva Inglaterra. Contacto: [ralegre@une.edu](mailto:ralegre@une.edu).

Revisión y transcripción de Patricio Juárez Lucas, Jefe de Departamento de Archivo histórico del CEDIF-CNPPCF

**GN:** Pues sí, mira Robert, mi familia fue ferrocarrilera. Mi abuelo fue maquinista, entonces él fue maquinista de las máquinas de leña, después, de las máquinas de carbón.

**RA:** ¿En qué año fue eso?

**GN:** Pues yo te quiero hablar aquí de los tiempos de la Revolución, o antes de la Revolución. Mi abuelo se llamaba José Antonio Niño Carrasco. Mi abuela también fue revolucionaria, anduvo con él, se llamaba Maximina Ortega; y de allí le siguió mi padre, que fue también ferrocarrilero, pero él empezó de abajo, era de los que se llamaban “los perones de vía”.

**RA:** ¿Por qué él no regresó a trabajar?

**GN:** Él, tengo entendido que fue participante de la huelga de 1927, allí salieron muchos desplazados, entre ellos mi padre, sí andaba por Oriental, por Oaxaca. Mi abuelo también anduvo en el tren de Tepexi de Rodríguez, y mi padre como peón de vía andaba también aquí, por el Interoceánico, porque entonces era vía angosta; aquí también por el Sur Puebla-Oaxaca, por todo ese rumbo. Entonces, en la huelga del 27 fueron desplazados, ya después ya no quiso regresar a ferrocarriles y mejor se fue de obrero, y de obrero le fue mejor, porque en tiempos de la Segunda Guerra Mundial, en 1942, se dio el auge textil, porque entonces estaban solicitando mucho material de Estados Unidos, con lo de la Segunda Guerra Mundial. Entonces, él como obrero, en la fábrica que se llama San Alfonso, que ya no existe, que estaba aquí en la 11 norte y la 20 poniente. Por allí salía el tren del Ferrocarril Mexicano y el Mexicano del Sur, porque allí estaban dos estaciones, la del Mexicano y Mexicano del Sur, que estaba atrás, y pues le fue muy bien, económicamente. Le fue muy bien porque trabajaba demasiado, había veces que entraba a trabajar a las 7 de la mañana y salía a las 2 o 3 de la mañana del otro día.

**RA:** ¿Y le apoyó a tu mamá a entrar al ferrocarril?

**GN:** No, porque tuvieron un problema entre familias, el abuelo y la abuela se divorciaron, se separaron. Él, en algún momento intentó regresar al ferrocarril, pues sí le gustaba el ferrocarril. Le gustaba ver que su padre era maquinista, él añoraba también ser maquinista. Incluso yo, tu servidor, anhelaba ser maquinista, pero con esas cosas de la corrupción y las dificultades de que tenías que dar determinada mordida, para que te dieran las cartas de recomendación para pasarte a alguna especialidad que te gustara, como a mí que me gustaban los trenes y dada mi situación económica, pues no me era posible.

**RA:** ¿Tu papá te apoyó para entrar al ferrocarril?

**GN:** Sí me apoyó mucho, porque él incluso aportaba dinero que me pedían en el sindicato los líderes, para poder darme a mí la carta de recomendación y poder ser ferrocarrilero.

**RA:** ¿Había que darles a los líderes?

**GN:** Sí. Había que darles una mordida, como le llama uno a la corrupción. Había que darles la mordida para poder ingresar uno a ferrocarriles, porque a mí me encantaba. A mí desde chamaco me gustaban mucho los trenes, siempre añoraba yo los trenes. O sea que, para mí, prácticamente fue un sueño que nunca lo logré, porque yo al entrar a ferrocarriles entré primero a la especialidad de Puentes y Edificios, en el año de 1953. En mayo del 53 ingresé yo a ferrocarriles.

**RA:** ¿Cuántos años tenías?

**GN:** Tenía yo 17 años. Allí era un trabajo duro, era una herrería. El taller se llamaba Miscelánea, porque allí estaba incluido carpintería, albañilería, herrería, en fin. Se llamaba el taller Miscelánea, allí trabajé como ayudante herrero, pero cuando había oportunidad, cuando faltaba personal entraba yo. Después de allí me pasé a una cuadrilla de carpinteros, pero como siempre, los mayordomos buscaban la forma de sacar tajada de uno, siempre lo sobornaban a uno, que les diera uno para la cerveza, saliendo de los talleres se iban a tomar. Mi familia, en realidad mi familia no tomaba. Mi papá no me educó de esa forma. Mi padre era muy estricto, pensaba siempre que las cosas estuvieran bien hechas. Me educó como siempre nuestros padres, como dicen, a base de palos. Si uno se salía de las normas que había establecido mi padre, pues era cosa de que yo tenía que pagar las consecuencias.

**RA:** ¿Tu papá estaba siempre en casa? ¿cómo era? Porque muchos platican que estaban poco en casa, porque estaban mucho en la cantina.

**GN:** Bueno, mi padre ya después estaba en casa porque cumplía con sus horas de trabajo.

**RA:** ¿Qué puesto tenía?

**GN:** Era engomador. Era una máquina muy bonita, muy grande, que engomaba hilos para preparar piezas de manta, de la cual se hacían en aquel tiempo bolsas para la harina, bolsas para azúcar. Se utilizaba mucho la manta.

**RA:** ¿Entonces, él ya no agarraba camino?

**GN:** No, porque él se hizo obrero textil. Se hizo obrero textil, ya estaba muy retirado de lo que era ferrocarriles, pero entonces no faltó alguna persona que fuera amistad de mi padre que era ferrocarrilero y este señor, Martín Núñez, era mayordomo de una cuadrilla de remachadores, o sea, que son los que se encargaban de remachar los puentes. Entonces, se hizo de amistad y le dijo que yo quería ser ferrocarrilero. “¿Y por qué no meten solicitud?” Y pues ya metimos cartas, pero no nos llaman. “No, no, aquí no es de que nos van a llamar, aquí es de juntar algunos centavos y dárselos a los representantes, para que inmediatamente le den su carta de recomendación”. Y así lo hizo compadre. Y sí lo hizo. Me dieron mi carta de recomendación. Entré a la especialidad de Puentes y Edificios, y como te digo, allí en la herrería era un trabajo muy pesado, porque se trabajaba en fraguas. Tenía que partir el hongo del riel, o sea, la parte de arriba, donde pisan las ruedas del tren. La parte que se llama hongo tenía uno que partirla a base de puro marrazo y tajadera. La tajadera es como una especie de cincel y con eso se partía, para quitarle el hongo del riel a puro marrazo, y ya de ese hongo que se le sacaba al riel se metían a la fragua y se hacían los picos que utilizaban los compañeros de vía, que por su desgaste tenía uno que pulirlos a base de fragua para que se hicieran largos y ya sacarle el filo y la figura al pico. Primero entré allí al taller de Miscelánea, después de allí me pasé a carpintería, porque el trabajo era menos pesado, que para mi edad, en ese tiempo inexperto y como no tenía yo la fuerza suficiente para desempeñar esos puestos, entré en carpintería donde el trabajo era menos pesado. De todos modos, salíamos al camino a arreglar casetas, los carros campamentos, cambiar techos a las casas de máquinas, en fin, todo lo que se refiriera a carpintería. Después de eso, como se terminan los interinatos de quince, veinte o treinta días, se me terminaba el interinato me quedaba yo al garete de nuevo. Era modo de volver a trabajar y suplir a uno de planta.

**RA:** ¿Todavía vivías con tus padres?

**GN:** Sí, todavía. Entonces tardaba mucho tiempo para que volviera ocupar ese puesto y volver a trabajar, de allí vi la oportunidad de pasarme a peón de vía y, por consiguiente, también agarré un interinato, trabajando en una cuadrilla, la R8, a cargo de un mayordomo que se llamaba Ignacio González. Terminé ese interinato y quedé de nuevo así, a

la expectativa, hasta que no faltó alguien que me dijera “¿Por qué no te pasas a fuerza motriz?” y ya dando otra mordidita ya me dieron mi carta de recomendación para pasarme a fuerza motriz. Allí en fuerza motriz ya me fue un poco mejor, aunque había como veinte o veinticinco extras. Había momentos en que ya no entrábamos por derecho, porque el que tenía más derechos pues iba a trabajar siempre y los demás nos íbamos a quedar volando, al garete. Entonces, se optó por hacer una cadena, correspondiendo a las fechas, aunque tuvieran menos derechos. En esa cadena, si me tocaba a mí trabajar hoy, mañana ya no me tocaba, le tocaba al que seguía y así, al que seguía, hasta que llegó el momento en que trabajaba nada más dos, cuatro días por quincena.

**RA:** ¿Qué hacías cuando no trabajabas?

**GN:** Pues yo me iba a un taller, precisamente allí en la fábrica de San Alfonso, donde trabajaba mi padre. Mi padre me recomendó con el administrador de la fábrica y me dio esa facilidad, de que si no trabajaba yo en ferrocarriles me fuera yo a trabajar al taller de la fábrica de San Alfonso. Así estaba yo, hasta que llegó el momento en que ya por derechos me tocaba trabajar más de diez días por quincena. Diez, once, doce días por quincena.

**RA:** ¿Cuándo te dieron planta?

**GN:** Yo asenté escalafón el 14 de mayo de 1953 y yo vine a obtener plaza hasta el 1 de septiembre de 1969. Fíjate cuántos años, de 1953, como doce, trece años. A los trece años vine yo a adquirir planta. Entonces, en ese tiempo agarré planta porque comenzó la reducción de personal, según el reacomodo que le llamó la empresa, pero fue otra cosa que la reducción de puestos. Allí fue donde nos asignaron el puesto para salir, ya sea a Aguascalientes, Tehuacán, Oaxaca, a varias partes nos mandaron, y a mí me mandaron a Tehuacán, en el 69. Agarré un puesto como ayudante truckero, que era un auxiliar del operario, que era truckero. Allí había varias categorías: truckero A, truckero B, sueldo especial, y yo agarré como ayudante truckero, de acuerdo con mis derechos. Entonces, de allí empecé a ascender. Ascendí a empacador, en aquel tiempo, era engrasar y poner cojinetes a los muñones de las ruedas de los carros, para que tuvieran lubricación y pudieran trabajar.

**RA:** ¿En qué año te casaste?

**GN:** En 1967, dos años antes de que me fuera yo a Tehuacán.

**RA:** Entonces, ¿en el movimiento de Vallejo eras muy joven?

**GN:** Creo que yo tenía como 22 años, todavía vivía en casa. Por eso es que iba a secundar, a apoyar a los compañeros allá en México, en las manifestaciones, en los mítines que se hacían en el Monumento a la Revolución. Allí fue donde fuimos reprimidos por los granaderos, donde prácticamente murió el movimiento vallejista, porque apresaron a Demetrio Vallejo. Después vino Luis Gómez Zepeda, el triste y célebre líder charro que echó abajo los logros que había obtenido Demetrio Vallejo, como eran: proporcionarle casa a los trabajadores ferrocarrileros y de allí se nos dio médico y medicinas, y para los familiares también. Sí, muchos logros que se obtuvieron y el aumento que obtuvimos fueron por Demetrio Vallejo, porque con Vallejo obtuvimos un aumento global, que en aquel tiempo fueron 215 pesos quincenales o mensuales.

**RA:** Pero, en aquel tiempo, no tenías problemas económicos porque vivías en la casa de tus padres.

**GN:** No, no tenía problemas económicos.

**RA:** ¿Por qué apoyaste el movimiento de Vallejo, si no tenías problemas económicos?

**GN:** Porque yo veía las injusticias que había, por parte de los líderes del sindicato y por parte también de los administradores de la empresa, que eran muy tiranos. Es que allí en ferrocarriles teníamos divididas nuestras especialidades. Cada uno tenía que desempeñar su trabajo dentro de esa especialidad que a uno le correspondía, los administradores luego nos mandaban a hacer trabajos que estaban fuera de nuestra especialidad, nos mandaban a hacer trabajos de otras categorías con salarios menores y nos exigían trabajos, nos exigían que nos apuráramos.

**RA:** ¿Había trabajadores flojos?

**GN:** Sí, es como en todas las factorías. Siempre no falta el personal que es flojo, que es ratero, el personal que es borracho.

**RA:** ¿Había mucho alcohol en el trabajo?

**GN:** Sí, había mucho alcohol.

**RA:** ¿Cómo te trataban a ti, si no tomabas alcohol?

**GN:** Allí estaba precisamente, como a mí no me gustaba tomar, muchas de las veces tenía que dar a los compañeros, pues invitarles, decirles “ten para un botella”, porque si no, no le daban a uno el ascenso que nos correspondía o no nos dejaban trabajar en el puesto que uno quisiera. Nos boicoteaban, les daban la preferencia a los que tomaban con ellos. Desafortunadamente, a mí me pasó así ya teniendo puestos de planta y todo eso. Yo trabajé en la especialidad de coches y carros, y pues buscando, como ya era casado, yo siempre buscaba la forma de ganar un centavo más. Entonces, me gustaba salir a camino, porque sabe uno que en camino gana uno más, pagaban tres o cuatro pesos por un desayuno, tres, cuatro pesos por una comida, pero para mí era un ingreso, pues yo me llevaba mis tortas, mi lunch, mi agua y todo lo que se... Esos tres pesos eran un ingreso para mí, extra, y pues con eso iba yo a beneficiar a mi familia. Entonces, ya de acuerdo a mis derechos me correspondía a mí las salidas a camino, o puestos más arriba de mi categoría, pero como te digo, como yo no iba de borracho con ellos, esos mayordomos jalaban a los compañeros borrachos, se los llevaban a camino y a uno lo dejaban descansar. Lo mismo había tiempo extra: “te quedas tú, te quedas tú y te quedas tú, aquí en Puebla”, o sea, los borrachines se quedaban. “Oiga, pero es que a mí me toca”, “No, no, él sabe más que tú” y había otro problema, luego, cuando se iban de borrachos y no hacían su trabajo. Luego me decía el mayordomo: “¡A ver niño, ven para acá, ven y ponte a hacer este trabajo porque este cuate no sabe hacerlo, mira es muy tarugo!”. Allí, con groserías. “¡Es muy tarugo, no sabe hacer el trabajo, hazlo tú, enséñale como se hace!”. Yo le decía: Si es trabajo de él, yo ya hice el mí. “¡No, pero para que le enseñes!”. No era tanto que le enseñara, sino era para solaparse. Ya se habían ido de borrachos, era para solaparle a él la flojera. Entonces, te digo, existió en el ferrocarril mucha tiranía, mucha tiranía, tanto por parte de la gerencia, que fue la que a sabiendas de que había mucho ratero no hacía prácticamente nada, porque los rateros los teníamos desde arriba, desde la gerencia. Te platico, por ejemplo, de cuando empezaron a desaparecer las máquinas de vapor, a Benjamín Méndez y a su hijo les concesionaron las máquinas para hacerlas chatarra, entonces, allí fue un dineral lo que se robaron, desde arriba, y así como esos, venía así la cadena desde arriba hasta abajo. A los de abajo les solapaban muchas de las veces las raterías.

**RA:** Entonces, ¿tú no ibas a las cantinas? Porque me cuentan que, al lado del ferrocarril, aquí en Puebla, había muchas cantinas.

**GN:** Sí, porque incluso había cantinas que llevaban el nombre. Nosotros teníamos una oficina que se llamaba El fichero, allí entraba uno y checaba una tarjeta de entrada y salida, entonces la cantina se llamaba El fichero. Todos decían: hay que ir al fichero a checar entrada y salida, allí se checaba entrada y salida, pues había una cantina que se llamaba El fichero, donde se iban a registrar los compañeros antes de entrar a trabajar, allí iban a registrarse. Y así había muchas, hasta pulquerías cerca de los centros de trabajo. Había una pulquería que se llamaba El riel, había una cantina que se llamaba El durmiente, había otra pulquería que se llamaba La 2030, porque la 2030 era una máquina de vapor, grande, de doble movimiento, para jalar flete muy pesado. Entonces era una máquina grandota, entonces a esa pulquería le pusieron La 2030 y así por el estilo, había muchas cantinas allí.

**RA:** ¿Tú ibas?

**GN:** No, de vez en cuando. Cuando había que cumplirle. Ah. porque para eso, si uno agarraba un puesto de planta decían: “Tiene que pagar las albricias”, o algo así, y tenía uno la necesidad a veces de meterse uno a la cantina, con ellos, con tal de estar bien parado para que te dieran trabajo adecuado para que estuvieras tú más o menos contento con tu jefe, pero yo veía cómo se servían aquellos compañeros, tarros y vasos llenos de puro mezcal y se lo tomaban como si fuera agua. No, yo no aguantaba tomar tan horrible el mezcal.

**RA:** ¿También había prostitutas?

**GN:** Sí, sí había prostitución.

**RA:** ¿Eran muy machos los ferrocarrileros?

**GN:** El complejo de macho que tenemos nosotros los mexicanos es, por ejemplo, de que la mujer tiene que hacer todo lo que uno le diga, que tiene que estar prácticamente bajo el dominio del hombre, que el hombre no puede hacer el trabajo de una mujer o ayudarla en sus quehaceres, porque entonces ya le llamaban “maricón”. Entonces, tú tenías que exigirle a la mujer que cumpliera bien con sus quehaceres y también, prácticamente la humillación para la mujer de que uno tuviera dos que tres damas.

**RA:** ¿Era común?

**GN:** Era común, los trenistas, pues no se diga, los compañeros trenistas tenían en las estaciones también sus muchachitas. Ese el complejo de machos, que aún no se puede superar en México.

**RA:** ¿Cuáles eran los deberes de la mujer?

**GN:** Los quehaceres domésticos, hacer la comida, lavar la ropa, plancharla, darle de comer al esposo, darle de comer a los hijos, llevarlos a la escuela, que estuvieran pendientes de darles de comer a los hijos.

**RA:** ¿Y cuáles eran los deberes del marido?

**GN:** Pues, en el machismo, el deber del hombre nada más ir a trabajar, muchas de las veces emborracharse, otras veces andar con alguna dama y demostrarle a su mujer su machismo.

**RA:** ¿Ir a ganar dinero también, era también su responsabilidad de ir a ganar dinero?

**GN:** De darle dinero a esas mujeres, muchas veces no, porque las mujeres tenían que trabajar para sostenerse ellas, para sostener a los hijos de este macho.

**RA:** Entonces, ¿tenían hijos con las diferentes mujeres?

**GN:** Pues sí, con distintas mujeres tenían hijos, es el machismo que existe aquí, en México.

**RA:** ¿En el ferrocarril había homosexuales?

**GN:** Sí había muchos, dentro de los que yo conocí, había uno que le decíamos “la nena”, era oficinista; había otro que le decíamos “la burrita”. Había varios, muchas de las veces la disimulaban, porque como eran talleristas, el trabajo era pesado y más o menos la disimulaban. Sí había entre nosotros, que por medio del trabajo rudo y todo eso no se daban a notar que eran homosexuales, si no que se veían que eran como cualquier otro hombre que está trabajando, porque muchos de ellos estaban en trabajos que eran pesados.

**RA:** ¿Y cómo la gente sabía que eran homosexuales?

**GN:** Porque luego, luego, por sus inclinaciones, se daba uno cuenta y como antes teníamos baños que nos proporcionaba la empresa, como había máquinas de vapor, pues teníamos baños rusos, para saliendo nosotros bañarnos y pues allí te dabas cuenta más o menos de quien se inclinaba mucho para acercarse a ti, y a veces hacer insinuaciones, pero se daba uno cuenta que era como cualquier trabajador. Trabajaban en especialidades que eran pesadas, que eran para cualquiera.

**RA:** ¿Qué quieren decir los términos Nena y Burrita?

**GN:** Nena quiere decir refiriéndose a una mujer, a una muchachita. A las muchachitas les dicen nenas, entonces hablarles a muchos de ellos, para ellos era halagador que se les dijeran nenas, les agradaba simplemente, pero uno ya los conocía que eran homosexuales.

**RA:** ¿Y se enojaban con uno?

**GN:** No, no, porque muchos de ellos se llevaban con nosotros, se llevaban bien con nosotros y como cualquier

compañero que se lleva así, natural y todo eso, y también, en el sindicato ferrocarrilero también existían. Había un compañero que era homosexual también, pero ese hombre era un hombre culto, él era de los que organizaba festivales dentro del sindicato, de teatro, de deportes, fútbol, beisbol, lucha libre, levantamiento de pesas. En fin, había teatro que te digo, este señor cuando había festivales del día del ferrocarrilero, del día de las madres, tenía muy buena relación con artistas, y traía artistas de México aquí, al teatro ferrocarrilero, ahora en el salón donde hacemos nuestras asambleas. Entonces, estaba el salón bien pintado, bien entarimado, tenía sus luces, estaba bien conservado, porque no se hacía lo que ahora hacen los seudolíderes, que los seudolíderes, precisamente, más bien entre Manuel, Pedro Vázquez y varios compañeros que vamos a las juntas los lunes, pues tuvimos la necesidad de hacer una presión tremenda contra el secretario que está hoy, Manuel Arrazola, que es el secretario de aquí de la Sección 21, de que ya alquilaban el salón para eventos denigrantes, porque allí se vendía mucha cerveza, alcohol, incluso yo les comprobé que hasta pastillas psicotrópicas vendían allí. Porque allí en mi casa tengo un archivo y de allí, en cualquier día yo te podré enseñar de los posters que anunciaban los bailes que hacían de rock, de rock pesado, ponían allí hasta fantasmal ¡heavy metal! Pues no sabría decirte, pero ese tipo de rock tocaban allí y deterioran el salón, lo hicieron asqueroso. Tuvimos que en asamblea nosotros imponernos, porque no creas, hemos luchado bastante para poder tener un poco más tranquilo nuestro salón social.

**RA:** ¿Cómo te volviste luchador social?, ¿cómo te orientaste?

**GN:** Pues para ser un gran luchador social necesitas traerlo en la sangre, no propiamente porque te enseñen, porque si fuera por eso muchos compañeros fueran luchadores, porque simplemente al ver que nosotros luchamos dirían “pues yo también voy a luchar”, pero hay compañeros que son tan cínicos, tan conformes, que ellos esperan que otro trabaje para que ellos obtengan también los beneficios por los que nosotros estamos luchando. Entonces, el ser luchador ya lo trae uno en la sangre, porque pese a los peligros a los que te enfrentas, porque te enfrentas a la represión por parte del sindicato, por todos los líderes charros, te enfrentas con autoridades que también están en contubernio con los líderes charros, que protegen a los líderes charros, entonces ese peligro, tú buscas la manera de no claudicar, y sigues adelante.

**RA:** En 1958, ¿tenías miedo?

**GN:** Sí, sí, sí te da miedo, porque si tú enfrentas, inerme, nada más con tu cuerpo, no llevas nada, ninguna arma con la cual pudieras defenderte. Por ejemplo en el 58, 59, a los granaderos, que van armados hasta los dientes. En el 58, 59 hubo muchos muertos, también por la represión de los granaderos, por la represión de la que fuimos objeto por parte de Adolfo López Mateos, porque todavía el presidente anterior, que fue Adolfo Ruiz Cortines, todavía supo darnos los aumentos por lo que nosotros estábamos luchando, pero no hizo más que entrar Adolfo López Mateos y tener una plática, en ese tiempo con Eisenhower, aquí, en Acapulco, fue cuando vino la represión contra los ferrocarrileros, y no nada más éramos los ferrocarrileros, ya estaban unidos ferrocarrileros, petroleros, maestros, electricistas, incluso hasta mineros y hasta comerciantes ambulantes.

**RA:** ¿Tuviste contacto con estos trabajadores de otras empresas?

**GN:** Sí, en las asambleas que nosotros hacíamos, ahora sí que clandestinas, incluso nos reuníamos con estudiantes de la UNAM, Politécnico, nos reuníamos allí, en salones clandestinos.

**RA:** ¿En dónde?

**GN:** En México, principalmente, cerca de la estación de Buenavista, allí hacíamos nuestras asambleas. Se formó allí un comité que se llamaba “La coordinadora”, del regreso, pues le estoy platicando de los años 59, 60.

**RA:** ¿De los estudiantes también?

**GN:** De los estudiantes también.

**RA:** ¿De qué forma apoyaron los estudiantes?

**GN:** Ellos nos apoyaban, por ejemplo, haciendo las pancartas, haciendo los volantes, dándonos orientación de las

luchas sociales. Y nos daban orientación y ya con eso nosotros, muchas de las veces nos daban orientación acerca de la Ley Federal del Trabajo, nos daban prácticamente armas para defendernos por medio de leyes, no de armas de guerra, nada de eso, sino de leyes, pero pues desgraciadamente siempre fuimos perseguidos por el ejército y no faltaban siempre entre nosotros los judas, los traidores que siempre iban con el chisme allí, con los del sindicato, y debido a tanta represión que teníamos por parte de las autoridades.

**RA:** ¿Tus papás te apoyaron?, ¿querían que tú apoyaras la huelga?

**GN:** No, estaban por aparte, porque me decían que yo desatendía mi trabajo y que, pues no era correcto, que yo tenía que ser un hombre trabajador.

**RA:** ¿Y qué les decías?

**GN:** Pues yo les decía que sí, que ahora sí. Que como dicen yo les daba por su lado, les decía que sí, pero yo seguía en la lucha. Incluso cuando me fui para Tehuacán, yo seguí con la lucha porque de México, de la UNAM iban hasta Tehuacán estudiantes, llevaban grupos de música de protesta, y yo allí, en una arena de lucha libre, que se llamaba la Arena México, yo organizaba allí asambleas.

**RA:** ¿En qué año?

**GN:** De eso que te estoy hablando como del año 1969, 70.

**RA:** ¿Tú apoyaste el movimiento estudiantil del 68?

**GN:** Sí, porque incluso estuve acudiendo a México a las manifestaciones, a las marchas de protesta yo estuve acudiendo, porque yo tuve contacto allá con varios compañero (as). Entre ellas había una compañera que trabajaba como enfermera en el hospital Colonia de México, era una gran compañera luchadora y ella me hablaba por teléfono y me decía: “Mira niño, que mañana o pasado vamos a tener una manifestación yo te espero aquí en tal parte” y allí nos veíamos, pero pues éramos correteados por los granaderos, con los gases lacrimógenos, nos correteaban en pleno Zócalo.

**RA:** ¿Qué pensabas del movimiento del 68?

**GN:** Yo apoyé mucho a ese movimiento. Cuando vino la masacre yo estaba aquí, en Puebla, hasta el día 2 octubre me habló por teléfono la enfermera, se llama María Luisa Montes, me parece, y me decía: “Mira niño, ahorita los compañeros están sufriendo una represión”, eso fue el 3 de octubre cuando me habló, el 3 de octubre tempranito. “¡Oye, anoche fueron masacrados los compañeros estudiantes, muchos están en la cárcel, muchos están muertos, otros están desaparecidos!” Y yo le dije: “Mira yo ahorita no puedo dejar mi trabajo, yo descanso hasta el día lunes”. No recuerdo qué día fue la masacre, martes, y yo podía ir hasta el lunes siguiente. “Mira, yo puedo ir hasta el lunes ahorita tengo trabajo, no puedo dejar mi trabajo”. Como yo trabajaba en servicios ininterrumpidos, que era casa de máquinas, no podía yo dejar ese trabajo, tenía que estar pendiente. Me entero al lunes siguiente, le digo: “Espérame, el lunes yo voy allá, espérame, yo estoy allá a las 8 de la mañana”. Sí me esperó en la terminal, entonces no estaba la Tapo, estaba la terminal en Soledad y allí me esperó. “Nomás ven vamos a ver cómo está Tlatelolco”. Vimos los edificios manchados de humo, cristales rotos, harta sangre en el piso, un sinfín de veladoras que había allí, en ese como altar que está, allí, en Tlatelolco, tantas veladoras que había, pues no dejó de salirseme un lágrima de tristeza, de ver a un país que se estaba hundiendo en la corrupción, en el fango y que hasta la fecha no ha podido salir de eso.

**RA:** Siendo ferrocarrilero, ¿porqué apoyaste el movimiento de los estudiantes?

**GN:** Porque su lucha, su lucha era también de clases. Buscaban también ellos un fin, una democracia en el país, no un gobierno que estuviera al servicio del imperialismo yanqui, que hasta la fecha tenemos ese dominio y que no es un dominio que dijéramos, que fuera una dictadura, vamos, que pudiera ser social, vamos a llamarlo así, entrecomillado, una dictadura social que fuera de beneficio para nosotros, que tuviera la justicia de que un obrero tuviera un salario justo, que tuviera una atención médica justa, que pudiera el obrero con sus ingresos pudiera educar y formar a sus hijos profesionistas, esa fue siempre mi idea.

**RA:** ¿Cuáles eran las expectativas del movimiento del 68?

**GN:** El movimiento estudiantil empezó por pleitos baladíes, de pleitos que tuvieron las preparatorias, fue un pleito de estudiantes, entre ellos, callejero, se puede decir, pero reprimido por la policía, y salieron bastantes heridos y de allí surgió la protesta de los padres de familia, que empezaron, pero como ya el país estaba en efervescencia, como ahorita se encuentra, efervescencia que para explotar, mucha gente del pueblo apoyó a los padres de familia de esos estudiantes, que habían sido agredidos. Y de allí empezó, y como se dieron las represiones, entonces ya hubo adhesiones ya directamente de obreros, entonces ya lo que se buscaba era sacar un gobierno tirano, un gobierno que lejos de escuchar la voz popular la reprimía, o sea, que es muy fácil ver que muchos problemas sociales con la voluntad de un gobierno se pueden solucionar, en lugar de reprimirlos habían de llamar, qué es lo que quieren, pues a nuestro alcance está esto de proporcionar o alguna cosa, porque hay muchos rateros que se llevan mucho dinero al extranjero, y como es que no se le pueda dar al obrero, que es el que forja la patria, que es el que forja a un México progresista. ¿Cómo es que no se le pueda dar la facilidad de vivir decorosamente? En lugar de buscar una solución a esos problemas sociales, se les reprime y claro está que guerra engendra guerra. Entonces, ¿cuál va a ser la salida del pueblo, de la gente? Tanta miseria que hay y que desde aquel tiempo podría superar un poco ese problema, en cambio ahora hay más ricos y más pobres, los ricos más ricos y los pobres más pobres. A ver Robert, dime si con un salario mínimo, que está estipulado, puede un obrero comer, vestir, pagar renta, educar hijos.

**RA:** ¿Cómo le hacían los ferrocarrileros en aquel tiempo? Yo estaba viendo los datos y estaban ganando como 34 centavos la hora, a veces menos, 27 centavos la hora, ¿cómo le hacían para vivir?

**GN:** Precisamente por eso surgió el movimiento vallejista, Robert, porque teníamos muchas de las veces el salario mínimo. En aquel tiempo el salario mínimo era como de 11 pesos. Nosotros teníamos 11 pesos, cuando nosotros éramos ya obreros calificados, y éramos calificados porque nos estábamos especializando en ferrocarril, en todo lo que se refería a la industria ferrocarrilera.

**RA:** Estaba pensando que los ferrocarrileros ganaban muy bien...

**GN:** Bueno, hubo una temporada, según tengo entendido. Yo ya no viví esa época, yo tenía entendido que los ferrocarrileros antes eran los mejores pagados, pero debido precisamente a que surgieron los líderes charros, por ejemplo: ese cuate, Jesús Díaz de León, que ese era charro, le gustaba la charrería, peor, era un traidor, por eso ahorita a los líderes se les dice líderes charros.

**RA:** Si el salario era tan bajo, ¿decidiste ser ferrocarrilero?

**GN:** Por el amor a manejar un tren, ser un trenista. Era lo que a mí me agradaba, me gustaba mucho, soñaba yo con ferrocarriles. Yo hasta la fecha, Robert, sueño ferrocarriles, hasta la fecha y lo que sueño más es que vuelven las máquinas de vapor, que veo una máquina de vapor, allí viene subiendo. Bendito sea Dios que ya están nuevamente las máquinas de vapor, porque las máquinas de vapor no tenían por qué desaparecer Robert, prestaban un servicio magnífico. Hay repúblicas europeas que todavía manejan el vapor, ahora, cómo es que siendo los ferrocarriles la espina dorsal de un país haya habido un traidor como Ernesto Zedillo, que yo no lo puedo llamar presidente, ni doctor ni nada de eso, yo lo llamo un traidor a la patria, como es que se haya prestado a vender los ferrocarriles, a dejar tanta gente en la miseria. Miles de obreros ferrocarrileros salieron con más de veinte años liquidados, cuando que nuestro contrato decía que tenían que ser jubilados. Había una cláusula en nuestro contrato que decía: que por causas de la empresa, si un trabajador era retirado con quince años de servicios tenía que ser jubilado.

**RA:** En aquel tiempo ¿dónde vivías, aquí en Puebla, en los años cincuenta?

**GN:** La mayor parte de mi vida la he vivido acá, en Puebla, aquí, en la ciudad de Puebla. Aquí en la colonia José María Morelos y Pavón.

**RA:** ¿Era una colonia de ferrocarrileros?

**GN:** No, había varios ferrocarrileros allí, muchos compañeros que supe que eran ferrocarrileros, muchos compañeros vivían en esa colonia.

**RA:** ¿Cómo era la colonia durante los tiempos de lucha de Vallejo?

**GN:** La colonia en sí no despertó, lo que despertó fue nada más la clase obrera, los ferrocarrileros, nada más éramos los que estábamos allí y muchos era gente que no participaba.

**RA:** En México, como usted dice, participaron los maestros, los electricistas, los mineros. Aquí en Puebla, ¿también otras ramas de trabajo participaron?

**GN:** Aquí en Puebla lo que mayormente nos apoyaron fueron los estudiantes, porque en esa época los estudiantes prácticamente eran la vanguardia de la lucha social. Los estudiantes en aquel tiempo no podían ver que subieran el precio del pasaje urbano, porque luego, luego, salían a hacer sus marchas de protesta, pero desgraciadamente también el gobierno ahora los tiene bien quietecitos, los tiene bien vigilados. Ahora los estudiantes ya no pueden hacer una lucha social, pese a que ven tanta injusticia ya no pueden. Entonces, en aquel tiempo teníamos asesoramiento con compañeros de aquí, de la universidad, y también hacíamos nuestras reuniones clandestinas aquí, en Puebla. Varias ocasiones tocó en mi domicilio hacer reuniones, allí iba el rector de la universidad en aquel tiempo, Terrazas (Luis Rivera Terrazas) y varios líderes estudiantiles, compañeros ferrocarrileros que estábamos en la lucha.

**RA:** ¿Y de qué platicaban?

**GN:** Pues de la lucha social, de los problemas que presentaba siempre el gobierno para solucionar nuestros conflictos.

**RA:** ¿Y hubo trabajadores que fueron traidores?

**GN:** Muchos, muchos de ellos. Aquí, en pleno paro ellos se metían a mover máquinas o a trabajar, estando todos en paro total. Hubo uno de ellos, que se llama José Luis Moreno, que era Similar, ese hombre se metió a mover una máquina de vapor que hasta la tiró, la descarriló porque él solito quería hacer todo y no era posible hacer todo, porque se necesitaba hacer los cambios de vía para guiar la máquina. Tenía que estar el maquinista, tenía que estar el fogonero, y no estaba ni el fogonero ni el cambiador, que era el que se encargaba de dar cambios a la máquina. Claro que este dejaba en movimiento la máquina despacito y se bajaba a hacer el cambio, y como se le trabó el cambio ya no pudo y tiró la máquina, la descarriló.

**RA:** ¿De qué forma participaron los otros traidores?

**GN:** Otros traidores, por ejemplo, tenemos a otro señor, Luis Rojas, ese hace reuniones aquí en la colonia Santa María, también sacándole dinero a muchos que creen que metiendo sus demandas las van a ganar, y a esos hombres los pelaron, los raparon para distinguirlos de los demás. A otros, en México, los bañaron de aceite. En fin, los señalaron a todos esos cuates, y después esos cuates, cuando se perdió el movimiento, esos adquirieron puesto luego, luego, en el sindicato. Los premiaron con puestos en el sindicato y de allí surgió, precisamente, que viniera desapareciendo las cláusulas que nos beneficiaban a los trabajadores. Ellos se encargaban en las revisiones de contrato de extinguir esas cláusulas que nos ayudaban.

**RA:** ¿Y a ti por qué no te destituyeron?

**GN:** Sí, yo estuve destituido por no entrar a trabajar, estuve del mes de febrero y volví a entrar hasta septiembre.

**RA:** ¿Y por qué te dejaron regresar?

**GN:** Pues me dejaron regresar porque hacía falta personal extra, no se daba abasto la empresa para abastecer todo lo que se refería a refacciones, a reparaciones de máquinas de equipo de arrastre, entonces fue cuando me volvieron a aceptar.

**RA:** ¿Tenían bronca con los traidores después?

**GN:** Pues no, ya nomás los señalábamos, porque si uno actuaba en contra de ellos, pues era lógico que nos corrían.

**RA:** ¿Cree usted que hubo muchos traidores aquí, en Puebla?

**GN:** Pues aquí de traidores, pues casi se puede decir que la mayor parte, creo yo que hasta un 90 por ciento, sí, porque

ellos fueron los que entraron cuando se rompió el movimiento, cuando hubo la represión. Llamaron a fuerza que ya entraran a trabajar y casi la mayor parte entró, solamente los que seguíamos en la lucha nos quedamos afuera, cuando ya vimos que ya todos estaban trabajando, entonces nosotros ya quisimos entrar, pero ya no nos aceptaron.

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.

## 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](mailto: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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.

## Silbatos y palabras

# Concurso “Allí viene un tren cargado, cargado de...” (Segunda parte)

## Allí viene un tren cargado, cargado de...



En el marco del 32 aniversario del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero lanzó la convocatoria “Allí viene un tren cargado, cargado de...”, con el propósito de dar voz a la comunidad mexicana para que fuera ella la que, por medio de sus fotografías y relatos, plasmara sus historias y experiencias de vida vinculadas con los trenes, al tiempo de informar y sensibilizar a la población sobre la importancia de rescatar y preservar el patrimonio cultural ferrocarrilero.

Nos alegra saber que esta iniciativa permitió que muchos mexicanos voltearan su mirada al tema ferroviario. Así, se podrá conseguir el rescate de la memoria de ese vasto patrimonio vinculado con la localización, construcción, operación y mantenimiento de las vías férreas en México, que han funcionado desde 1850. Además, la convocatoria puso de manifiesto la unión y solidaridad que históricamente ha distinguido a la gran familia ferrocarrilera, cuyo legado es la herencia más importante que se ha transmitido de generación en generación y que, en momentos tan complicados como los que actualmente vivimos producto de la pandemia mundial del COVID-19, nos da aliento y esperanza de un mundo mejor.

Recibimos noventa y ocho trabajos de treinta y nueve participantes: treinta relatos y sesenta y ocho fotografías, que fueron enviados de quince estados de la República mexicana. Estamos muy agradecidos por la respuesta obtenida y especialmente contentos por la calidad de las participaciones, las cuales tenemos proyectado presentar en el transcurso del año en esta sección. Así, en esta primera entrega podrán disfrutar de las fotografías que enviaron Víctor Hugo Severiano y la familia Sánchez Gómez, y de las narraciones “146 Toneladas de historia”, de David Alfonso Varela Ramírez, y “Deja que te cuente mi historia (El Clavo)”, de Yolanda Angélica Vázquez Martínez.

Desde el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos reiteramos nuestro agradecimiento a todos y todas por su participación en el concurso “Allí viene un tren cargado, cargado de...”, tanto a quienes enviaron fotografías y narraciones, como a los que se dieron la oportunidad de votar por ellas. Recibimos historias llenas de corazón, sentimiento y cariño, que nos han acompañado estos días y que se han podido ver y leer en nuestra página de Facebook. Esperamos volver a contar con su participación en sucesivas convocatorias y actividades.

## Categoría Narración



“146 Toneladas de historia”

David Alfonso Varela Ramírez

Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=Mfge7XtOVJs>



Deja que te cuente mi historia (El Clavo)

Yolanda Angélica Vázquez Martínez. Torreón, Coahuila.

Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=GfIQ5bLrQzU>

## Categoría Fotografía



Ya voló el perico, ya resopla la paloma  
Víctor Hugo Severiano



Personal de diversas ramas del ferrocarril en la Casa Redonda del Valle de México, finales de los años ochenta.  
Familia Sánchez Gómez

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.

Archivos documentales y de bienes

## Archivo Histórico

**Fondo:** Ferrocarriles Nacionales de México

**Subfondo:** Junta Directiva

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
647	Sesiones de la Junta Directiva de la Compañía Carbonífera Consolidada de Coahuila (CCCC)	1. O 9 de marzo; 2. O 16 de abril; 3. O 18 de abril; 4. O 23 de abril; 5. O 27 de junio; 6. O 5 de julio, 7. O 19 de julio; 8. O 13 de agosto; 9. 25 de agosto; 10. O 22 de septiembre; 11. O 27 de octubre; 12. O 24 de noviembre; 143. O 22 de diciembre.	1921	5, 6221	37
648	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	1. O 26 de enero; 2. O 23 de febrero: 3. O 23 de marzo; 4. O 27 de abril; 5. O 25 de mayo 6. O 22 de junio; 7. O 27 de julio; 8. O 24 de agosto; 9. O 28 de septiembre; 10. O 26 de octubre; 11. O 23 de noviembre; 12. O 28 de diciembre; 13. O 25 de enero de 1923; 14. O 22 de febrero de 1923; 15. O 22 de marzo de 1923; 16. O 26 de abril de 1923; 17. O 24 de mayo de 1923; 18. O 18 de junio de 1923 19. O 28 de junio de 1923 20. O 26 de julio de 1923 21. Duplicado del acta y documentos relativos a la sesión del 23 de agosto de 1923 22. Duplicado de actas y documentos del 27 de septiembre de 1923 23. Duplicado de actas y documentos del 25 de octubre de 1923.	1922	5, 6222	37
649	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	1. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 22 de noviembre de 1923; 2. 27 de diciembre de 1923;	1923	7,5	37
650	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	3. 24 de enero de 1924; 4. 28 de febrero; 5. 27 de marzo; 6. 24 de abril; 7. 22 de mayo; 8. 26 de junio; 9. 24 de julio; 10. 28 de agosto; 11. 25 de septiembre; 12. 23 de octubre; 13. 27 de noviembre;	1924	7,5	37

651	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	14. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 22 de enero de 1925; 15. 11 de febrero *; 16. 30 de junio; 17.23 de julio de 1925; 18. 27 de agosto; 19. 24 de septiembre; 20. 22 de octubre; 21. 29 de octubre; 22. 26 de noviembre; 23. 14 de diciembre; 24. 24 de diciembre;	1925	7,5 * 5, 6213	37
652	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	25. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 28 de enero de 1926; 26. 25 de febrero; 27. 25 de marzo; 28. 22 de abril; 29. 6 de mayo; 30. 27 de mayo; 31. 24 de junio; 32. 22 de julio; 33. 5 de agosto; 34. 26 de agosto; 35. 23 de septiembre; 36. 4 de octubre; 37. 28 de octubre; 25 de noviembre; 38. 23 de diciembre.	1926	7,5	37
653	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	1. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 7 de enero de 1927; 2. 8 de marzo; 3. 19 de mayo; 4. 24 de mayo; 5. 8 de julio; 6. 16 de agosto; 7. 29 de septiembre; 8. 18 de noviembre; 9. 15 de diciembre; 10. 28 de diciembre.	1927	5, 6227	37
654	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	1. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 7 de enero de 1928; 2. 12 de enero; 3. 14 de febrero; 4. 2 de marzo; 5. 2 de abril; 6. 10 de abril; 7. 14 de junio; 8. 26 de julio; 9. 30 de agosto; 10. 5 de octubre; 11. 27 de noviembre.	1928	5, 6228	37
655	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	1. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 17 de enero de 1929; 2. 12 de marzo; 3. 6 de julio; 4. 24 de agosto; 5. 20 de septiembre; 6. 9 de noviembre; 7. 18 de noviembre.	1929	5, 6229	37
656	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	1. Duplicado del acta y documentos relativos de la sesión del 24 de enero de 1930; 2. 22 de febrero; 3. 8 de abril; 4. 6 de mayo; 5. 4 de junio; 6. 5 de julio; 7. 18 de agosto; 8. 4 de octubre; 9. 14 de noviembre; 10. 28 de noviembre.	1930	5, 6230	37

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.

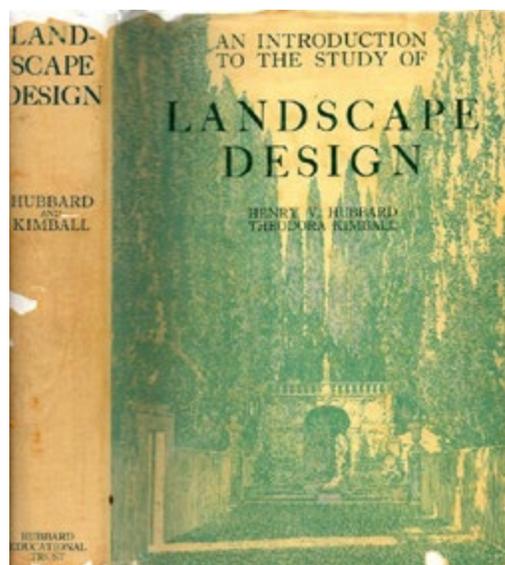
## Archivos documentales y de bienes

# Biblioteca Especializada

**Colección:** Méndez Quijano Ziri6n

742 PYN.r 1857	076.- George Pyne ; <i>A rudimentary and practical treatise on perspective for beginners : Simplified for the use of juveniles students and amateurs</i> / London : John Weale, 1857, vii p. + 165 p. + 4 anuncios ; 18 x 11 cm.- Pasta r6gida.- Forro cartulina
719 HUB.i 1924	077.- Henry Vicent Hubbard & Theodora Kimball ; <i>An introduction to the study of landscape design</i> / Nueva York : The MacMillan Company, 1924, xx p. + 406 p. + 36 l6ams. de fotograf6as ; 24.5 x 18 cm.- Pasta dura.- Forro tela
711 LOH.p 1931	078.- Karl B. Lohman ; <i>Principles of city planning</i> / Nueva York : McGraw-Hill Book Company, Inc., 1931, x p. + 395 p.: il. ; 24 x 16 cm.- Pasta dura.- Forro queratol
711.0972 S/A.p [1905]	079.- Sin autor ; <i>Proyecto de Palacio del poder legislativo federal para M6xico</i> / M6xico : [Guatemozin], [1905], 21 fotograf6as de planos arquitect6nicos ; 13.5 x 19.5 cm.- Pasta dura.- Encuadernaci6n r6stica
721 GIE.s 1941	080.- Sigfried Giedion ; <i>Space, time and architecture : The growth of a new tradition</i> / Cambridge : The Harvard University Press, 1941, xvi p. + 601 p. : il. ; 25 x 18.5 cm.- Pasta dura.- Forro queratol.- Con cubre forros
728.7 BOT.d 1926	081.- M.E. Bottomley ; <i>The design of small properties : A book for the home -owner in city and country</i> / Nueva York, The MacMillan Company, 1926, xiv p. + 233 p. : il. ; 22.5 x 15.5 cm.- Pasta dura.- Forro tela
720.9 HOM.m 1915	082.- Frederic C. Home ; <i>The modern city and its problems</i> / Estados Unidos : Charles Scribner's Sons, 1915, x p. + 390 p. ; 20 x 14 cm.- Pasta dura.- Forro queratol
691 TAY.t 1916	083.- Frederick W. Taylor & Sanford, E. Thompson ; <i>A treatise on concrete plain and reinforced : Materials, construction and design of concrete and reinforced concrete</i> / 3a. Edici6n : Nueva York : John wiley & Son, inc., 1916, xl p. + 886 p. : il. ; 22.5 x 15 cm.- Pasta dura.- Forro queratol
691 MAC.h 1923	084.- Juan Machimbarrena ; <i>Hormig6n armado</i> / Madrid : Calpe, 1923, 186 p. ; 22.5 x 15 cm.- Pasta dura.- Forro queratol
693 BER.c 1902	085.- C. Berger & V. Guillerme ; <i>La construction en ciment arme : Applications generales theories et systemes divers- Planches</i> / Par6s : Dunod, 1902, xlix planos ; 31.5 x 23.5 cm.- Pasta dura.- forro cuero y papel
624.1972 INS.m 1960	086.- Instituto Americano del Concreto (ACI) ; <i>Memoria de la XII Junta regional del Instituto Americano del Concreto (ACI) : Ciudad Universitaria, M6xico, del 2 al 5 de noviembre de 1959</i> / M6xico : Intercontinental, 1960, xix p. + 353 p. : il. ; 23 x 17 cm.- Pasta dura .- Forro queratol

693 HOO.r 1917 v. I	087.- George A. Hool ; <i>Reinforced concrete construction : Vol. I Fundamental principles</i> / Nueva York : McGraw-Hill Book Company, Inc., 1917, x p. + 254 p. : il. ; 23.5 x 15.5 cm.- Pasta dura.- Queratol
693 HOO.r 1916 v. III	088.- George A. Hool ; <i>Reinforced concrete construction : Vol. III Bridges and curvets</i> / Nueva York : McGraw-Hill Book Company, Inc., 1916, xxii p. + 688 p. : il. ; 23.5 x 15.5 cm.- Pasta dura.- Queratol
657 GIL.e 1920	089.- Halbert Powers Gillette ; <i>Earthwork and its cost : A handbook of earth excavation</i> / 3a. Edición : Nueva York : McGraw-Hill Book Company, Inc., 1920, xvi p. + 1346 p. : il. ; 18 x 12 cm.- Pasta suave.- Forro queratol
728 BAR.e 1924	090.- Frank E. Barnes ; <i>Estimating building costs and appraising buildings</i> / Nueva York : McGraw-Hill Book Company, Inc., 1924, 822 p. : il. ; 17.5 x 12.5 cm.- Pasta dura.- Forro queratol



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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.

## Archivos documentales y de bienes

# Fototeca

**Fondo:** Ferrocarriles Nacionales de México

**Sección:** Donaciones al MNFM

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-001926	Patio de recibo norte. Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001927	Tablero general de control de señales, parte primera. Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001928	Consola de control de retardadores. Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001929	Tablero de control de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001930	Trabajadores junto a la consola de control de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001931	Tablero de control de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001932	"Tablero de control NX, Buenavista".	Blanco y negro	5 x 7"
03-001933	"Banco de baterías de retardadores en la Terminal del Valle de México".	Blanco y negro	5 x 7"
03-001934	Grupo de relays para operación de retardadores. Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001935	Tablero de distribución de retardadores de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001936	Consola de control. Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001937	"Instalación temporal de la oficina de radio. Terminal de Valle de México".	Blanco y negro	5 x 7"
03-001938	Vía. Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001939	"Máquina de cambio instalada en la Griega, Qro."	Blanco y negro	5 x 7"

03-001940	“Máquina de cambio automática, freno dinámico”.	Blanco y negro	5 x 7”
03-001941	“Retardador maestro en proceso de instalación. Terminal de Valle de México”.	Blanco y negro	5 x 7”
03-001942	“Retardador maestro en proceso de instalación. Terminal de Valle de México”.	Blanco y negro	5 x 7”
03-001943	“Retardador maestro en proceso de instalación. Terminal de Valle de México”.	Blanco y negro	5 x 7”
03-001944	“Control de retardadores. Terminal del Valle de México”.	Blanco y negro	5 x 7”
03-001945	“Talk Back. Terminal del Valle de México”.	Blanco y negro	5 x 7”



03-001930



03-001939

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.

## Archivos documentales y de bienes

# Planoteca

**Fondo:** Ferrocarril Mexicano

**Sección:** Fuerza Mótriz

**Serie:** Apizaco

Núm.	Título	Fecha	Soporte	Escala	Edo. Cons.	Medidas (cms.)
52	Machine N° 16690. Menment pond Co. Engrane intermedio de torno.	Sin fecha	Cartón	Sin escala	Malo	34 X 28
53	Boiler N° 9021. Baldwin Locomotive Works.	1910	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	58 X 44
54	Boiler N° 9022. Baldwin Locomotive Works.	1910	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	57 X 43
55	Back equal beam N° 5412, based on back beam 5212.	8-15, 1910	Cianotipo	Sin escala	Malo	57 X 43
56	Cab.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Malo	58 X 43.5
57	Cylinder N° 5792.	8-4, 1910	Cianotipo	Sin escala	Malo	58 X 43
58	Cylinder N° 5791.	8-3, 1910	Cianotipo	Sin escala	Malo	58 X 43.5
59	Deflecting plate N° 2618.	10-27, 1910	Cianotipo	Sin escala	Bueno	51 X 33
60	Driving wheel center.	10-03, 1900	Cianotipo	Sin escala	Bueno	51 X 33.5
61	Engine truck box N° 893.	8-06, 1909	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	58 X 44.5
62	Engine truck box N° 887.	6-15, 1909	Cianotipo	Sin escala	Malo	50.5 X 33
63	Engine truck.	12-31, 1908	Cianotipo	Sin escala	Bueno	50.7 X 33
64	Engine truck.	2-22, 1910	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	58 X 43
65	Frame N° 6298.	8-27, 1910	Cianotipo	Sin escala	Malo	58 X 43.5
66	Fire door.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	58 X 43.5
67	Gland N° 476.	7-03, 1910	Cianotipo	Sin escala	Bueno	58.5 X 43.5
68	Gland N° 477.	7-28, 1910	Cianotipo	Sin escala	Bueno	51 X 33
69	Guide N° 4382.	9-22, 1910	Cianotipo	Sin escala	Bueno	51 X 33
70	Grate N° 4601.	9-12, 1910	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	58.5 X 43.5
71	Oil tank N° 4901.	8-17, 1910	Cianotipo	Sin escala	Bueno	51 X 33
72	Pilot.	8-15, 1910	Cianotipo	Sin escala	Malo	57.5 X 43.5

73	Erecting N° 6863.	10-07, 1910	Cianotipo	Sin escala	Malo	57.5 X 43.5
74	Reverse shaft N° 3346.	9-28, 1910	Cianotipo	Sin escala	Bueno	51 X 33
75	Stub.	2-25, 1910	Cianotipo	Sin escala	Bueno	50.5 X 33

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.

## Archivos documentales y de bienes

# Almacén de colecciones

### Catálogo de colección

<b>Nombre</b>	Boleterero
<b>Número de inventario</b>	H0030328IM190005649
<b>Fabricante</b>	No presenta
<b>Época</b>	Siglo XX
<b>Uso o función</b>	Objeto utilizado para colocar los boletos
<b>Total de piezas en la colección</b>	104
<b>Dimensiones</b>	73 cm x 56 cm x 22.5 cm
<b>PRONARE</b>	No presenta
<b>Serie</b>	Accesorios y mobiliario de oficina
<b>Colección</b>	CNPPCF / MNFM



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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 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 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.