

Arturo E. García Niño

"Convertimos la lucha en patrimonio"



COLECCIÓN
BIBLIOTECA



Universidad Veracruzana

Esta obra se encuentra disponible en Acceso Abierto para copiarse, distribuirse y transmitirse con propósitos no comerciales. Todas las formas de reproducción, adaptación y/o traducción por medios mecánicos o electrónicos deberán indicar como fuente de origen a la obra y su(s) autor(es).

Se debe obtener autorización de la Universidad Veracruzana para cualquier uso comercial.

La persona o institución que distorsione, mutile o modifique el contenido de la obra será responsable por las acciones legales que genere e indemnizará a la Universidad Veracruzana por cualquier obligación que surja conforme a la legislación aplicable.

“CONVERTIMOS LA LUCHA EN PATRIMONIO”

Testimonio de don Manuel García Amador.

Un dirigente seccional en el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959 en Veracruz

UNIVERSIDAD VERACRUZANA

Sara Ladrón de Guevara

RECTORA

Leticia Rodríguez Audirac

SECRETARIA ACADÉMICA

Clementina Guerrero García

SECRETARIA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

Octavio Ochoa Contreras

SECRETARIO DE LA RECTORÍA

Édgar García Valencia

DIRECTOR EDITORIAL

“CONVERTIMOS LA LUCHA EN PATRIMONIO”

Testimonio de don Manuel García Amador.

Un dirigente seccional en el movimiento ferrocarrilero
de 1958-1959 en Veracruz

ARTURO E. GARCÍA NIÑO



Armado de forros e ilustración: Jorge Cerón

Clasificación LC: HD5331.R12 G376 2014
Clasif. Dewey: 331.881251097262
Autor: García Niño, Arturo E.
Título: “Convertimos la lucha en patrimonio” : testimonio de don Manuel García Amador, un dirigente seccional en el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959 en Veracruz / Arturo E. García Niño.
Edición: Primera edición.
Pie de imprenta: Xalapa, Veracruz, México : Universidad Veracruzana, 2014.
Descripción física: 79, [32] páginas : facsímiles ; 23 cm.
Serie: (Biblioteca)
ISBN: 9786075023533
Materias: García Amador, Manuel.
Huelgas--Ferrocarriles--México--Orizaba.
Ferroviarios--Sindicatos--México--Historia.

DGBUV 2014/43

Primera edición, 5 de noviembre de 2014

© Universidad Veracruzana
Dirección Editorial
Hidalgo número 9, col. Centro, CP 91000
Xalapa, Veracruz, México
Apartado Postal 97
diredit@uv.mx
Tel/fax (228) 818 59 80; 818 13 88

ISBN: 978-607-502-353-3

Impreso en México
Printed in Mexico

*Vaya esta historia en recuerdo de los buenos
momentos pasados con don Manuel,
doña Carmen y toda su progenie,
desde la más grande hasta la más chiquis*

Para Víctor Manuel García Niño

In memoriam

Otra cosa que esta “historia” establecerá claramente y que tendrá validez en todo contexto es que, por lo general, el pueblo valió más que sus dirigentes... lo mejor se hallaba debajo, en las oscuras profundidades...

J. MICHELET

INTRODUCCIÓN

¡Silba, ya cerca, con vivo
estrépito, del tren la máquina*

¡VÁAAAMONOS!

En el amplio terreno de la reconstrucción histórica hay temas de investigación que están determinados por los intereses teóricos e ideológicos de quienes emprenden la pesquisa, o por los distintos encargos que el mundo académico laboral va poniendo en nuestro camino y que, a fin de cuentas, vamos cumpliendo y terminan por ser muy nuestros, tanto como aquellos a los cuales nos acercamos por vocación y persistencia. Hay también aventuras que arrancan en lo vivido y que van determinando temas de interés por fuerza de lo cotidiano específico, de lo expresamente dialogado en el ámbito primario de la familia, en las sobremesas de los desayunos, las comidas y las cenas, en las interacciones de la vida construida día con día e, incluso, en la cultura matra¹ y en la esquina del barrio; y su expresión se concreta en un léxico que va salpicando aquí y allá un modo de hablar cuyas fronteras determinan las paredes de la casa familiar misma. Son esas *pequeñas cosas* integrantes del *background* existencial que permanecen invictas y se convierten en cables a tierra protectores frente a la posibilidad de perder el origen al caminar en el laberinto de la vida y el abreviar en disímiles bibliografías vueltas patrimonio por opción nuestra.

Es por lo anterior que, en ocasiones, la querencia guía el interés de la indagación sobre algún tiempo y sus avatares, sobre algún acontecimiento específico o sobre el lugar en el que se presentó y sus participan-

* Giosé Garducci, *Poesía*, Ediciones Orbis, Madrid, 1985.

1 Luis González y González, *Todo es historia*, 1989.

tes. De ello precisamente se trata esta historia; de un tema: el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959, con el que puedo decir que prácticamente crecí y al cual considero importante en la historia de nuestro país; de una ciudad: Tierra Blanca, Veracruz, a la que le guardo un cariño especial; y de una persona: don Manuel García Amador, conductor de trenes en la División VCI sureste y miembro de la sección 25 del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, que dará su testimonio como participante del movimiento citado, habitante de dicha ciudad y quien me es entrañable en grado sumo por motivos que no viene al caso mencionar en este momento.

Es esta una historia en blanco y negro porque está plagada de melancolía, pero también en *technicolor* porque es producto del gusto por la vida, de una vida específica: la del que cuenta su andar sin censura alguna, sin recovecos ni pliegues que puedan zancadillear el caminar libre de la memoria para desplazar al olvido.

UN MOVIMIENTO QUE LLEGÓ DE TIERRA ADENTRO

El movimiento ferrocarrilero que se generó durante el último año del gobierno de Adolfo Ruiz Cortines y el primero del de Adolfo López Mateos tuvo y tiene importancia en diversos ámbitos y por variados factores. Uno de ellos estriba en que por ese entonces los ferrocarriles eran el medio de transporte fundamental mediante el cual se movía todo en el país –mercancías y seres humanos– y del que dependía en gran medida la estructura económica del mismo, sustentada en una naciente industria nacional inundada de capital extranjero como resultado de la bondadosa apertura que se dio a éste durante los sexenios de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán, quienes también impulsaron la ampliación de la red ferroviaria y el control de las organizaciones del gremio,² para

2 Rafael Loyola (coord.), *Entre la guerra y la estabilidad política. El México de los 40*.

favorecer con ello, y con tarifas de carga preferenciales, a las empresas extranjeras en su operación; dichas tarifas fueron en su momento, durante el movimiento del 58-59, objeto de cuestionamiento por considerarse nocivas para la economía de los ferrocarriles nacionales. Otro factor es que, según datos de 1956, “el ferrocarrilero [era] numéricamente el primer sindicato industrial de México”;³ el STFRM agrupaba a 94 mil 139 miembros, de los cuales alrededor de 65 mil pertenecían a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México.⁴

El segundo factor y, en términos políticos, los paros y la huelga implicaban, por consiguiente, un cuestionamiento y una repulsa de fondo por parte del gremio mayoritario de trabajadores mexicanos a las políticas en pro del capital y en contra de la clase obrera, las cuales habían iniciado durante el gobierno de Ávila Camacho y se habían cimentado en el de Alemán con la decidida apertura a las compañías extranjeras, sobre todo estadounidenses, ello porque la resaca de la Segunda Guerra Mundial y la emergencia de la Guerra Fría obligó en lo externo a la toma de partido por alguno de los dos bloques hegemónicos que empezaron a definirle el rostro al devenir del mundo contemporáneo: el soviético y el estadounidense;⁵ y en lo interno por el tránsito de la radicalidad del gobierno cardenista en pro del cumplimiento de las demandas sociales asentadas en el texto constitucional mexicano mediante una práctica reformista al lado de las mayorías nacionales –cuya cima vendrían a ser, por ejemplo, la expropiación de la industria petrolera y la entrega de los ferrocarriles a una administración obrera–, al avilacamachista y a la política de unidad nacional⁶ como la fase previa, de 1940 a 1946, que preparó el terreno para el ascenso del sexenio alemanista –1946 a 1952–

3 Santos Bárcena, *La realidad en los ferrocarriles de México*, p. 32.

4 Las otras empresas eran las de El Mexicano, la del Pacífico, la del Chihuahua-Pacífico, la del Sonora-Baja California, la del Sureste y la de los Unidos de Yucatán.

5 Luis Medina afirma que como producto de ello el anticomunismo “fue elevado al rango de doctrina oficial”. Luis Medina, *Historia de la Revolución Mexicana, 1940-1952. Civilismo y modernización del autoritarismo*, p. 110.

6 Valadés señala que “aunque el propósito no entrañaba una idea principal ni un principio doctrinario, se entendió por unidad nacional, lo contrario de lo perseguido por

autoerigido en paradigma del México moderno y, vaya en prenda la ironía, del México de los cuarenta; década esta que vendría a ser, a fin de cuentas y en el terreno de lo simbólico, el periodo en el que acontece “el canje de la conciencia pública de la épica revolucionaria por la épica capitalista”⁷ definido, no cabe duda, por el alemanismo como sinónimo del sistema y el encabalgamiento de la figura presidencial⁸ como un ente omnímodo dador de los bienes y de los males en la sociedad nacional, pero también como un punto de quiebre en los ámbitos de la cultura, del deporte y de la vida social toda por la propuesta de una envolvente lógica urbana que intenta arrinconar y dejar atrás lo rural considerado como rémora del despegue mexicano rumbo al desarrollo y a su integración al primer mundo.⁹

El apoyo a las empresas, mediante la exención de impuestos y el programa para la sustitución de importaciones, vale señalarlo, buscaba la creación de un mercado interno, por ello también se intensificó la ampliación de las vías de comunicación, ponderando la red carretera, y el impulso a los dos medios de información masiva ya consolidados: la radio, que era ya el basamento sobre el cual se edificaba la industria cultural, había ini-

el general Cárdenas”. J. C. Valadés, “La unidad nacional”, *Historia general de la Revolución Mexicana*, p. 1.

7 Carlos Mosiváis, “Notas sobre el Estado, la cultura nacional y las culturas populares en México”, *Cuadernos Políticos*, pp. 33-43.

8 Para una visión global del fenómeno del presidencialismo mexicano, de sus antecedentes y de su cimentación pueden verse, entre muchos, L. Adler-Lomnitz, E. Salazar e I. Adler, *Simbolismo y ritual en la política mexicana*; H. Aguilar Camín, “Las constantes históricas del Estado mexicano”; L. Meyer y H. Aguilar Camín, *A la sombra de la Revolución Mexicana*; J. Castañeda, *La herencia. Arqueología de la sucesión presidencial en México*; A. Córdova, *La formación del poder político en México*; J. Espindola Mata, *El hombre que lo podía todo, todo, todo. Ensayo sobre el mito presidencial en México*; L. González, “El match Cárdenas-Calles o la afirmación del presidencialismo mexicano”; A. Hernández Chávez (coord.), *Presidencialismo y sistema político. México y Estados Unidos*; I. Marván Laborde, *¿Y después del presidencialismo? Reflexiones para la formación de un nuevo régimen*.

Medin afirma que a partir del gobierno de Miguel Alemán podemos hablar de presidenciató. T. Medin, *El sexenio alemanista*.

9 Una visión de conjunto de la década de los cuarenta puede verse en Rafael Loyola (coord.), *Entre la guerra y la estabilidad política. El México de los 40*; y para el alemanismo en específico pueden verse F. López Portillo, *Estado e ideología empresarial en el gobierno alemanista*; y también a T. Medin, *op. cit.*

ciado su transitar por el país el 20 de noviembre de 1930, y el cine.¹⁰ El tercer factor fue que la movilización y la huelga ferrocarrileras pusieron al descubierto la corrupción existente en el sistema, de la cual se sabía, cierto, dado que ha sido uno de los principales mecanismos de enriquecimiento de las elites a lo largo de la historia nacional y el que con Alemán cobró característica de *modus operandi* en el ejercicio gubernamental, “porque la corrupción de aquel sexenio no se quedó en el simple enriquecimiento de los amigos y del patrocinador, sino que fue la expresión de un proyecto de país, de economía y de moral que ha venido cumpliéndose después inexorablemente”.¹¹ Dicha aseveración se corrobora, para el caso específico de la administración en los ferrocarriles, con lo afirmado por Bárcena, en el sentido de que la corrupción entre la dirigencia corporativizada del sindicato y la empresa cobró, a fines de los cincuenta, tintes escandalosos que generaron, en parte, el conflicto, cuando “el gerente Amorós distribuyó, primero, millones de pesos para impedir la reclamación de carácter económico... [y luego], empecinado en una directiva espuria, hizo que el país y la empresa perdieran centenares de millones de pesos, de recuperación imposible”.¹² Y ello se incrementaría a pasos agigantados desde los años sesenta y hasta los noventa, cuando por causa de ella fueron privatizados los ferrocarriles, luego de que dirigentes como Luis Gómez Z., Jorge Peralta Vargas y el actual, Víctor Flores, reprimieron, con apoyo oficial permanente, toda posibilidad de democracia sindical.

Tales serían, a grandes rasgos, los factores que considero le otorgan su importancia histórica al movimiento ferrocarrilero del periodo 58-59, que surge y se robustece por las demandas de aumentos salariales, prestaciones y mejores condiciones de trabajo, pero que se decanta y sirve como catalizador del descontento general: al exigir y lograr su corto verano de democracia sindical los ferrocarrileros cuestionaban al cha-

10 La Ciudad de México, paradigma de lo urbano moderno, pasó de un parque vehicular de 32 000 automóviles en 1939 a 48 000 en 1940 y a 74 000 en 1950. C. Bataillon y H. Rivière D'Arc, *La Ciudad de México*, p. 115.

11 Héctor Aguilar Camín, “Las constantes históricas del Estado mexicano”.

12 Santos Bárcena, *op. cit.*, p. 33.

rismo y al control corporativo del gobierno mediante centrales como la CTM, en la cuna misma de aquél, porque lo que comúnmente conocemos como charrismo en los sindicatos tuvo su origen cuando en 1948 Jesús Díaz de León, apodado *el Charro*, tomó por la fuerza la dirigencia del STFRM que entonces encabezaban Valentín Campa y Luis Gómez Z. –incluso al acto se le define históricamente en la jerga sindical como *el charrazo del 48*–; a causa del golpe el primero anduvo huyendo perseguido; el segundo fue a la cárcel y ahí traicionó al sindicato:

...por conducto de una hermana suya colocada en un alto puesto de las empresas radiofónicas de los Azcárraga, concertó un compromiso con el presidente Miguel Alemán [...] fue trasladado a una celda de lujo, en donde tenía televisión, refrigerador y todas las comodidades de aquella época [...] Salía de noche, entre otras cosas, para cooperar con funcionarios policiacos y del Estado Mayor Presidencial en la localización de los dirigentes ferrocarrileros que seguíamos presentando resistencia.¹³

Por otra parte, y al exigir una revisión de las tarifas del transporte de carga, que eran abismalmente ventajosas para las compañías y empresas extranjeras en detrimento de los ferrocarriles nacionales, el movimiento de los ferrocarrileros cuestionaba la política antinacionalista y antirrevolucionaria de los gobiernos proestadounidenses posteriores al de Lázaro Cárdenas, en plena etapa de lo que se dio en llamar el desarrollo estabilizador y el milagro verde en el campo, bajo las presidencias de Adolfo Ruiz Cortines –de 1952 a 1958– y Adolfo López Mateos –de 1959 a 1964–. En esa década de los cincuenta en la que se inauguraría el primer canal de televisión comercial de México y América Latina, se echarían a andar las dos primeras carreteras de cuota en México: la México-Cuernavaca y la Amacuzac-Celaya; se reformarían los artículos 34 y 135

13 Valentín Campa, *Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano*. Para una detallada crónica del *charrazo* puede verse Antonio Rivera Flores, “UGOCM, 1946-1952”.

fracción 1 de la Constitución, para otorgarle el derecho al voto a las mujeres; se constituiría el movimiento revolucionario del magisterio con Othón Zalazar a la cabeza y serían reprimidos al salir a manifestarse.

Dichas características son, pues, las que hacen trascendente al movimiento ferrocarrilero en el contexto de la historia nacional y, por ende, reviste importancia general como objeto de estudio historiográfico para la segunda mitad del siglo xx mexicano, así como para mi interés particular.

Algo que se manifiesta decisivo en el movimiento es su trajinar de la periferia al centro; es decir, surge en una región del país que desde siempre ha presentado condiciones de vida pobres en extremo: el sureste, pero que también ha generado desde muy lejos, en el tiempo, movimientos sociales importantes, que van de los iniciales levantamientos y revueltas indígenas fuertemente cargados de contenidos mesiánicos y milenaristas en Chiapas y Oaxaca¹⁴ hasta el primero de enero de 1994 con la aparición pública del Ejército Zapatista de Liberación Nacional,¹⁵ pasando por los levantamientos de Minatitlán y Acayucan en 1906,¹⁶ así como la guerra de guerrillas derivada de éstos en la sierra de Sotepan, que duró hasta 1908 y que fue todavía más allá: “En junio de 1910, Santana Rodríguez, conocido también como Santanón, prominente líder de los campesinos revolucionarios de Veracruz, unió sus fuerzas con las de (Cándido Donato) Padua. Juntos dirigieron a sus hombres en la batalla de octubre de 1910, anticipándose así a la revuelta de Madero del 20 de noviembre”.¹⁷

En esta misma lógica anduvo el movimiento ferrocarrilero, haciendo crecer su presencia para instalarse definitivamente en todo México, pero concentrando su actuación y la documentación de la misma en la capital,

14 Antonio García de León, *Resistencia y utopía. Memorial de agravios y crónica de revueltas y profecías acaecidas en la provincia de Chiapas durante los últimos quinientos años de su historia*. John Tutino, “Rebelión indígena en Tehuantepec”, *Cuadernos políticos*, pp. 89-101.

15 EZLN, *Documentos y comunicados*, 1994.

16 Elena Azaola Garrido, *Rebelión y derrota del magonismo agrario*.

17 James D. Cockcroft, *Precursores intelectuales de la Revolución Mexicana*, p. 145.

en el Distrito Federal; por ello el trabajo historiográfico que se ha desarrollado hasta nuestros días pone énfasis en la dinámica nacional, en los dirigentes del comité ejecutivo nacional, en las negociaciones, las situaciones y los conflictos que acaecieron en la Ciudad de México y sus áreas circunvecinas, pero poco sabemos del cómo se vivieron los paros y las huelgas, así como la represión del ejército en las diversas ciudades ferrocarrileras¹⁸ de tierra adentro, de provincia, donde la incidencia de los ferrocarriles era a tal grado importante que, por ejemplo, el tiempo se iba estructurando según el silbato de los talleres anunciando la hora, así como por la entrada y la salida de los diversos turnos de los mismos talleres o de las oficinas o por la llegada y la salida de los trenes. Por tal consideración vale la pena, en aras de ir poniendo piedras en el edificio aún no terminado de la historia del movimiento ferrocarrilero de 58-59, acercarse a estas ciudades que fueron en su momento y por su actividad ejes de una vida regional concreta, integradora de la vida nacional, relacionando sus dinámicas cotidianas locales con las generales del movimiento y contribuyendo a evitar su fragmentación. “No todo se puede explicar por el exterior; tampoco por las dinámicas internas únicamente. Una mezcla cruzada de ambos impulsos parece lo más acertado”.¹⁹

Lo anterior nos conducirá a no perderle la pista al propio movimiento y a no olvidar que el documento articulador de las demandas nacionales, el producto en blanco y negro de consultas, reuniones y asambleas, recibió el nombre de Plan del Sureste, precisamente porque fue en este espacio regional donde emergió para ser asumido y respaldado por los ferrocarrileros en el ámbito nacional. Así, desde la División VCI sureste –que abarca 301 kilómetros de Veracruz puerto a Medias Aguas, y 302 de ésta a Córdoba–, de la cual formaba parte importante la estación de Tierra Blanca, en el estado de Veracruz, sede de la sección 25 del STFRM, se fue consiguiendo el consenso para las

18 Considero como tales a aquellas cuya vida económica central dependía de la actividad de los ferrocarriles.

19 Pedro Pérez Herrero, *Región e historia en México (1700-1850)*, p. 8.

movilizaciones, los paros y la huelga que estremecerían al país entre 1958 y 1959. Recuperar, entonces, la experiencia terrablanquense resulta importante, porque dicha ciudad era punto central en la actividad ferrocarrilera y porque su participación en el movimiento fue decisiva.

ORÍGENES DEL ESCENARIO

La congregación de Tierra Blanca fue elevada a la categoría de pueblo y municipio mediante el decreto número 32 del gobernador Cándido Aguilar, el 16 de junio de 1915, considerando que dicha congregación y sus comarcas de Estanzuela, Juárez, Morelos, Quechuleño, Moreno y San José del Hule, que hasta esta fecha han formado parte del municipio de Tlalixcoyan, por su población, medios de vida, comunidad e intereses, proximidad entre sí y fácil acceso de todas ellas a la vía férrea del ferrocarril del Istmo, están capacitadas para constituir un municipio nuevo, cuya cabecera debe ser el pueblo de Tierra Blanca, situado precisamente sobre la citada vía férrea.²⁰

De entrada, en el decreto salta a la vista la importancia que el ferrocarril tuvo para la conformación del municipio, así como la clara vinculación entre ellos; es más: el propio decreto enfatiza al final del párrafo este factor, indicando que el pueblo y ahora municipio están sobre las vías del tren y, obvio, que esto es determinante para que sea Tierra Blanca y no otra de las seis congregaciones a la que le otorgue el nombre y cumpla funciones de cabecera. Posteriormente, el 15 de enero de 1918 y vía la Ley Orgánica del Municipio Libre alcanza esta última categoría; luego es elevada a categoría de villa, mediante el decreto 309 con fecha 15 de julio de 1930 y, finalmente, llega a ser ciudad gracias al decreto 68 de fecha 13 de julio de 1935.²¹

20 Carmen Blázquez Domínguez y Ricardo Corzo Ramírez, *Colección de leyes y decretos de Veracruz, 1824-1919*, p. 468.

21 INEGI, *División territorial del estado de Veracruz-Llave de 1810 a 1995*, p. 296.

Para 1958 la ciudad, significativa por el calor que en ella hacía dada su ubicación $-18^{\circ} 27'$ de latitud y $96^{\circ} 21'$ de longitud y ubicada a 60 metros de altura sobre el nivel del mar-, era ya uno de los principales centros ferrocarrileros del sureste y posiblemente del país. Inserta en una zona importante dentro de la estructura del sistema ferrocarrilero nacional, y quizás por ello importante en términos estrictamente comerciales, colindaba al norte con Omealca, Cotaxtla y Tlalixcoyan; al sur con el estado de Oaxaca, Tres Valles y Cosamaloapan; al este con Ixmactlahuacan e Ignacio de la Llave; y al oeste con Omealca y el estado de Oaxaca;²² era, asimismo, la puerta de entrada, viniendo del centro del país, a la Cuenca del Papaloapan. Este constituía, pues, el escenario de los acontecimientos objeto de mi interés.²³

EL TURNO DE LOS ANÓNIMOS Y POR QUÉ LA HISTORIA ORAL

Una tendencia generalizada y reinante durante mucho tiempo en los estudios históricos en nuestro país fue la de hacer la magna crónica de los magnos acontecimientos en que intervinieron los magnos héroes que terminaron siendo magnas estatuas de bronce; hablamos aquí de una Historia Patria y Nacional –así, con mayúsculas– donde los hombres no dudaban ni se equivocaban, tomaban decisiones trascendentes y no tenían vida cotidiana más allá del ejercicio del poder en bien de la nación. Ante ella, fueron surgiendo trabajos, hoy considerados clásicos, que dirigieron la vista hacia las regiones, hacia los pueblos y hacia los movimientos sociales de variado cuño, creando una historia, con minúsculas, donde los grandes hombres de rostro bronceado cedieron el paso a los dirigentes de esos movimientos sociales, surgidos de lo que genéricamente llamamos el pueblo, hecho con el que se dio un vuelco a la óptica, al punto de vista desde el cual se contaban los acontecimientos. En ambos casos, en las dos vertientes del estudio de

22 *Ibid.*, p. 372.

23 Acerca de las características y el dispositivo urbano de la ciudad en general hablará don Manuel García Amador más adelante.

nuestro pasado, las fuentes primarias, los archivos, se privilegiaron y ponderaron como proveedores de la información más apetecible.

En esta toma de posición por darle relevancia a los actores sociales alejados del ejercicio del poder, empezaron a ponderarse los testimonios de viva voz de los sujetos pertenecientes a los sectores subalternos, debido a que eran y son muy pocas las memorias escritas por ellos, dado que al no sentirse ni creerse parte de la historia no consideraban su vida importante para nadie más allá de sus familias y porque, en el peor de los casos, son analfabetos y no escribirán nunca en su vida. De las elites, al contrario, sí hay documentos y memorias e incluso los primeros trabajos de historia oral en el mundo se hicieron con los integrantes de ellas, de las elites, como se verá líneas adelante. Se fue definiendo así un terreno propio de estudio, la historia oral, cuyo cometido fue rescatar los testimonios de aquellos sobrevivientes de acontecimientos no muy lejanos en el tiempo, los cuales, en un principio, eran utilizados como información que en su cruzamiento con lo obtenido en los archivos permitía al historiador un análisis con dos fuentes distintas; hasta aquí, el testimonio conseguido mediante entrevistas era un insumo más, el cual por sí mismo fue ganando importancia para convertirse en una forma de hacer historia que permite acercamientos interesantes y pertinentes a ciertos temas.

De origen estadounidense, la historia oral nace a mediados de los treinta del siglo pasado, cuando se inicia un programa para recuperar los testimonios de negros esclavos en algunos estados de la Unión.

Posteriormente, Allan Nevis se dedicó a recoger testimonios de importantes personalidades en distintos sectores de la sociedad norteamericana por medio de entrevistas. En 1948 Nevis logró que su proyecto fuera acogido por la Universidad de Columbia, Nueva York, donde se fundó el primer centro de historia oral.²⁴

24 Ma. del Carmen Collado Herrera, “¿Qué es la historia oral?”, Gaciela de Garay (coord.), *La historia con micrófono*, p. 16.

Como vemos, la historia oral se inicia como una historia de las elites, que llega a tener autonomía y nombre propio: la *elitore*, término acuñado por James Wilkis para definir

...un instrumento de investigación que permite aprehender e interpretar, a través de la entrevista de historia oral, el papel del líder o de las elites políticas como actores responsables en la construcción de la historia reciente [...] [que] extrae pues datos para conocer e interpretar la vida, acciones y decisiones de los líderes frente a su sociedad y a los eventos históricos.²⁵

La réplica a la anterior corriente vendría desde Inglaterra a mediados de los sesenta, donde la vertiente de historia social existente echaría mano de la historia oral para ceder el turno de la voz a los trabajadores, a la gente común, a los que vivían en el anonimato por estar alejados del poder. Vale señalar que ya en 1950 los italianos habían empezado a construir una historia en el mismo sentido, de índole estrictamente popular, y en 1975 se llevaron a cabo, de manera colectiva, los primeros trabajos de esta vertiente en Francia.²⁶ Posteriormente, su difusión y puesta en práctica en otros países le fueron agregando atributos y precisión para el tratamiento de ciertas temáticas. Así hasta hoy, cuando se ha constatado que para el estudio de los sectores populares, o de aquellos grupos usualmente olvidados por el registro de la historia “las minorías étnicas, el mundo campesino, las mujeres, los ancianos, los jóvenes, cada cual con sus experiencias humanas ancladas con frecuencia en la vida cotidiana y microsocia, la historia oral se ha vuelto insustituible”.²⁷

Y precisamente por insustituible para dar cuenta de acontecimientos que se involucran en el cotidiano devenir de la gente común, de

25 Graciela de Garay, “La historia oral de las elites”, *op. cit.*, p. 108.

26 Ma. del Carmen Collado Herrera, *ibid.*, pp. 13-32.

27 Jorge Aceves Lozano (comp.), *Historia oral*.

aquellos a quienes alguien llamó alguna vez los sin historia, los que tienen a la anonimidad como patrimonio y lo ejercen porque la diferencia fundamental “entre la anonimidad popular [es] que [esta] es parte de una perspectiva vital y [en] la anonimidad pequeño-burguesa... la propiedad del nombre es el principio básico de las otras propiedades”;²⁸ por eso es que este trabajo se orientó en el sentido de recuperar el testimonio de un anónimo para la historia, que cobra vida a través de sus propias palabras y de su propia experiencia de vida, la que él no consideraba importante y que es semejante a muchas otras que esperan verse algún día puestas en el blanco y negro del papel y la tinta, con nombre y apellido.

En este orden la primera tarea que don Manuel García Amador tuvo para sí mismo al arranque de las entrevistas fue convencerse de que su actuar resultaba importante en el ámbito de lo inmediato, de su entorno vital cotidiano en el cual se desarrolló como un dirigente medio que lo mismo escribía proclamas que las tiraba en el mimeógrafo o iba por el papel y la tinta, y que sin ese concurso y el de cientos como él, el movimiento no hubiera sido lo que fue: uno de los dos movimientos de masas más importantes –el otro sería el Movimiento del 68– de la segunda mitad del siglo xx mexicano. Por ello, este es un texto que tiene que ver con la historia social, sí, pero también con la historia de vida de un sujeto social que llegó a ser un actor de reparto en el movimiento ferrocarrilero y actor principal de una vida familiar donde la ética y el actuar honesto echados por delante fueron la divisa de la casa.

Varios obstáculos hubo que vencer para ir definiendo qué de lo contado por don Manuel era material importante y qué no; dónde su vida personal pesaba más que su participación en el movimiento y dónde su actuar como ciudadano terrablanquense conocido le otorgaba cierta calidad a su testimonio. Sabiendo de antemano que todo lo que iba yo conjuntando estaba inundado de una doble subjetividad: la pro-

28 Jorge Aguilar Mora, *Una muerte sencilla, justa, eterna. Cultura y guerra durante la Revolución Mexicana*, p. 17.

pia del entrevistado y la del entrevistador, esta última todavía contaminada por el hecho de haber convivido mucho tiempo y en condiciones de bastante cercanía con don Manuel; sabiendo esto hubo no sólo que revisar la información obtenida en el diálogo, sino purgarla a partir de una decisión dolorosa en lo personal, pero necesaria para los efectos del trabajo: recortar el testimonio hasta donde fuera posible, circunscribiéndolo a la vida del entrevistado durante el movimiento ferrocarrilero; y digo que hasta donde fuera posible porque la propia vida de don Manuel es una vida de lucha en y por su trabajo, acción que lo condujo siempre a enfrentamientos con diversas personas e instancias en la exigencia del respeto a la ley, al reglamento, con una ética muy particular que a los ojos de muchos resultó y resulta extremosa, pero que a fin de cuentas logró ser reconocida por la fuerza de su propio peso.

En el ordenamiento del material recordé algo que Braudel dice acerca de que no es difícil conciliar “en el plano de los principios, la necesidad de la historia individual y de la historia social; [que] la dificultad reside en ser capaz de tener sensibilidad para ambas al mismo tiempo y en conseguir apasionarse por una de ellas sin por ello olvidar a la otra”.²⁹ También recordé un pedagógico relato de Borges, llamado “Del rigor en la ciencia” (1989), acerca de un imperio donde los cartógrafos hicieron de su trabajo un arte con un afán de precisión tal que empezaron por hacer un mapa del tamaño de una ciudad para representar una provincia, hasta llegar a la elaboración de un mapa del tamaño del imperio que, obviamente, no servía ni sirvió nunca para nada. La enseñanza de Borges radica en la necesidad de lo que se denomina recorte metodológico, o sea demarcar los límites de lo que se va a relatar, los hasta dónde y hasta cuándo que sustentan todo corte histórico o las escalas existentes en la cartografía.

Usando como paraguas teórico y vivencial las afirmaciones de Braudel y Borges, decidí que la parte medular del relato de don Manuel

29 Fernand Braudel, *La historia y las ciencias sociales*, p. 43.

sería la referente al movimiento; aún más: decidí que el movimiento fuera el detonante y crisol de su actuar vital como ferrocarrilero en la ciudad de Tierra Blanca.

Definido lo anterior, me inundaron la duda y el temor permanentes que sentimos quienes nos acercamos a la historia oral, pero pocos expresamos: ¿me irán a cuestionar el ponderar el testimonio por sobre las fuentes documentales, la palabra por sobre lo escrito? Tal cuestión me condujo a una tarea que ahora valoro como un acto de enseñanza acerca del manejo de fuentes; me explico: hecho todo lo ya citado y con el testimonio ya confrontado con las fuentes secundarias, que me habían servido para elaborar la cronología del movimiento que aquí se incluye, fui a interrogar a la fuente primaria, que era el archivo de don Manuel, para cruzar la información ahí contenida con lo dicho por él. Así fue que surgió un acta de matrimonio que indica que el entrevistado se casó el 5 de febrero de 1949 y otro documento, una solicitud, con fecha 21 de febrero del mismo año, del ayudante del superintendente de la División al superintendente de la misma, en la cual se pide otorgar un pase para viajar en tren a don Manuel y a su esposa, con destino a Querétaro.

La evidente cercanía de las fechas me hizo derivar una interpretación que parecía lógica: don Manuel y doña Carmen, su esposa, se fueron de luna de miel a la ciudad de Querétaro. Sin embargo, al mencionarle esto al entrevistado, basándome en la fuente escrita, él negó que tal viaje se hubiera realizado y dijo el porqué: en Querétaro hacía mucho frío, su esposa padecía de problemas bronquiales y por ello decidieron cambiar de ciudad para su viaje lunamielero. Lo anterior me puso en claro cómo la por muchos menospreciada fuente oral puede modificar lo que la lógica de la interpretación extrae de la por muchos ponderada fuente documental. Pero también en el sentido inverso se presentó un caso: don Manuel asegura que a escaso un año de haber entrado a trabajar en los ferrocarriles, en 1939, participó en un paro llevado a cabo en el sureste, mismo que no me fue posible encontrar mencionado en ninguna de las fuentes documentales consultadas acerca de los movimientos, paros y

huelgas ferrocarrileros –lo que no significa que no haya acontecido, aclaro–. En este caso opté por dejar la mención en el texto y hacer la presente aclaración, concediéndole el derecho a la duda al entrevistado, porque quizás sí aconteció, pero no fue muy significativo en el ámbito nacional y por ello sólo quedó en la memoria local y regional de los involucrados. En todo caso, ambos ejemplos permiten ver que el cruzamiento, que el diálogo entre el historiador y sus fuentes, es tan importante como el diálogo entre ellas mismas, que “las fuentes son emisiones que forman parte de sistemas comunicativos”,³⁰ en los cuales debemos insertarnos para contextualizar en tiempo y espacio la información obtenida.

Más adelante, el obstáculo del cómo presentarlo se vio allanado por el soporte y antecedente de tres autores, un antropólogo y dos historiadores, diferentes entre sí y sus temáticas de estudio –cada uno de ellos tuvo una participación decisiva en diversos momentos de esta etapa–: Miguel Barnet, L. P. Curtis Jr. y John Womack Jr. El primero ayudó para evitar la tentación de novelar al poner orden a la narración de don Manuel, que de suyo era ya un relato bastante literario, dadas las capacidades narrativas del entrevistado y su gozo al saltar de un tema a otro para, de improviso y mediante artilugios propios de la ficción narrativa, retornar al eje central del diálogo, lo que le agregó mucha dificultad al momento del ordenamiento del material para su presentación final. “Sabemos que poner a hablar a un informante es, en cierta medida, hacer literatura [dice Barnet] Pero no intentamos... crear un documento literario, una novela”.³¹ Sí intenté, como historiador y responsable de la transcripción, crear un trabajo de historia que fuera ágil sin perder la riqueza narrativa propia del entrevistado, ya que es ella la que marcó el tono no sólo en lo interno del relato, sino en la estructura y presentación general del trabajo, como se detallará en su momento.

30 Alfonso Mendiola, “Los relatos de la conquista como textos de cultura”, Mario Camarena Ocampo y Lourdes Villafuerte García (coords.), *Los andamios del historiador. Construcción y tratamiento de fuentes*, pp. 13-30.

31 Miguel Barnet, *Biografía de un cimarrón*, p. 10.

También es cierto que mi escaso talento, menor erudición y parvulario oficio me hacen saber que novelar la historia es una tarea cumplida ya cabal y portentosamente por Martín Luis Guzmán (*La sombra del caudillo*), William Styron (*Las confesiones de Nat Turner*), Gore Vidal (la tetralogía de *Burr, 1786, Hollywood, Washington D. C.* y *La edad de oro*), Truman Capote (*A sangre fría*), Norman Mailer (*Los ejércitos de la noche*), Mario Vargas Llosa (*La guerra del fin del mundo*), James Ellroy (la trilogía de *American Magazine: América, Seis de los grandes* y *Sangre vagabunda*) y Don Wislow (*El poder del perro*), como magnos ejemplos.

Curtis Jr. fue muy útil por su férrea defensa de la imaginación frente al método; cito: “sigo convencido de que la guía más segura hacia el pasado no es el método, que incluye la fe monástica y monística en la formación de modelos [...] es la imaginación la que me interesa [...] en todo su esplendor debe mover al historiador a probar diferentes técnicas y aun diferentes sistemas, siempre y cuando los aplique juiciosamente, sobre diferentes temas”.³²

De esta manera, y apelando a lo dicho por el viejo profesor de Oxford, Princeton y Berkeley, consideré que la licencia para buscar el mejor modo de construir el trabajo, sin hacer concesiones que atropellaran el rigor historiográfico necesario, estaba concedida, que había que echar mano de la imaginación e ir en pos de la técnica adecuada de presentación y estructuración.

El tono, como se dijo, ya había sido definido por la propia manera de contar del entrevistado, por su vena relatora, su sintaxis e inclusive por su prosodia, por el ritmo y la cadencia con que enfatizaba lo que le era grato y lo que no, lo que convocaba a la tristeza o a la alegría, lo que lo enternecía o lo enojaba, la manera en que describía los diálogos –incluso llegando a fingir la voz para diferenciar y hacer patente cuando hablaba él y cuando lo hacía otra persona– y, sobre todo, por las pausas acompa-

32 L. P. Curtis Jr., “De las imágenes y la imaginación en la historia”, *El taller del historiador*, p. 293.

ñadas de algunas reflexiones a pie de relato, casi siempre en referencia al olvido de algún nombre o dato que al cabo de un momento era recordado.

Estructurado el relato y luego de ir colocando cada pieza en su lugar, buscando elaborar un índice que realmente fuera lo que esta palabra significa etimológicamente: un indicador, un revelador que le mostrara a cualquiera, con una sencilla revisión, de qué se trataba el trabajo, a qué aludía, saltó la preocupación, ante la aparente carencia de análisis, de explicación. Ahí mismo también recordé lo dicho por John Womack Jr. en el prefacio a su libro clásico sobre Zapata: “Esta obra es un estudio de historia social y no de sociología histórica. Y es un relato, y no un análisis [...] que pude hacer y que consideré pertinente [...] entretejerlo en el relato, de manera que apareciera en el momento conveniente para comprenderlo”.³³

Hice más las palabras y justificaciones de Womack: este trabajo es también un texto de historia social; es la visión subjetiva de un participante en el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959, el cual tuvo diversas expresiones regionales y locales que se articularon y coincidieron bajo consenso en torno a un plan surgido de una de estas regiones y que cobró carácter nacional por la fuerza de sus demandas y propuestas; es sólo el relato de lo que aconteció en una ciudad, representativa por su importancia sí, pero a fin de cuentas sólo una de las cientos que se vieron involucradas en las movilizaciones, paros y huelgas y que padecieron el asedio y la represión del ejército enviado por el gobierno federal; es, repito, un relato con algunos apuntes explicativos y analíticos desgarnados por don Manuel García Amador en su testimonio y por quien esto escribe. Y como relato histórico intenta, nada más pero nada menos, explicar por sí mismo lo que cuenta y con ello explicarse y justificarse a sí mismo.³⁴ La narrativa historiográfica da cuenta de los hechos

33 John Womack Jr., *Zapata y la Revolución Mexicana*, p. XII.

34 Es prudente señalar aquí que no pude encontrar ninguna fuente hemerográfica periódica editada en Tierra Blanca durante el tiempo en que se generó el movimiento.

tal y como ocurrieron; la narrativa de ficción, alcahueta de origen, da cuenta de los hechos como pudieron o, aún mejor, debieron ocurrir.

INFORME SOBRE EL ITINERARIO

Tomé la decisión de presentar el relato de don Manuel en dos tiempos: uno, el principal, el núcleo y el objetivo del trabajo, es el concerniente a lo acontecido durante el movimiento en Tierra Blanca y su participación en él; el otro se refiere a sus datos biográficos, a sus inicios como trabajador ferrocarrilero y a algunas anécdotas que consideré pueden servir para ilustrar el carácter y el talante del entrevistado, sacrificando un rico testimonio –y más de doscientas cuartillas– sobre la vida de un joven trabajador de la Ciudad de México, ubicada entre los años treinta y cuarenta del siglo pasado, mismo que poco tenía que ver con el movimiento; optar implica, a veces, perder, cierto, pero hubo que optar y opté sin remordimiento alguno hasta hoy.

Definidos los dos tiempos o niveles de presentación del testimonio y dado que todo entrevistado camina siempre en el filo de la navaja de la imaginación desmedida acerca de su actuación en el pasado, del echar a volar desbocada la memoria, y de padecer, por fuerza de la edad, el atropello del olvido, acudí a las fuentes secundarias sobre el movimiento para ir contrastando las afirmaciones de don Manuel, mismas que, justo es decirlo, fueron modificadas de manera mínima en forma pero no en fondo –sólo algunas fechas y nombres merecieron la modificación.

No existió la posibilidad de cruzar lo dicho por don Manuel con los testimonios de sus compañeros de lucha más cercanos y decididos, en virtud de que todos ellos han fallecido, ya que la edad promedio de los participantes más activos en la Sección 25 durante 1958-1959 era de 40 años. Además de que el desgaste físico y la tensión mental con los que se desarrollaban las actividades del personal de trenes y vías restringían en gran medida la esperanza de vida del mismo. De sus compañeros el entrevistado manifestó un gran reconocimiento, respeto y afecto por

don Luis Palma, despachador de trenes;³⁵ don Moisés Méndez León, responsable de la expedición de boletos; don Octaviano Silva y don Heliodoro Navarrete, conductores de trenes;³⁶ don Félix Bravo, oficinista; y don Porfirio Pavón Quintana, mecánico; quede aquí constancia de ello.

El material documental que se incluye y que acompaña al relato son los testigos del vivir cotidiano en los ámbitos privado y de trabajo, del actuar sindical en los tiempos del movimiento, de su constante lucha en la defensa de sus derechos laborales a través del conocimiento y el uso de las leyes específicas y del cómo fue ascendiendo desde abajo hasta llegar a ser el número uno en el renglón de los conductores de su división, todo ello de manera cronológica para seguirle la pista paso a paso a la vida de don Manuel.

El cruzamiento de las afirmaciones de don Manuel con las fuentes históricas acerca del movimiento produjo la necesidad de enmarcar contextual y temporalmente la narración, de manera tal que se le pudiera dar seguimiento al testimonio que en su dinámica interna va eslabonando acciones, tomas de decisión y posición, así como las peripecias cotidianas en la vida del entrevistado, mismas que parecen abstraerse del caminar general y nacional del movimiento. En este sentido, para ir contrastando en paralelo el contenido del testimonio de lo afirmado por don Manuel, se incluye una cronología del movimiento en su dimensión nacional, la cual puede verse como una guía para forasteros del itinerario, con sus avances y retrocesos, sus procesos, sus negociaciones y sus acuerdos; vendría a ser también ésta una especie de carta de navegación con los apuntes propios de una bitácora que per-

35 Los despachadores eran los encargados de mover los trenes en una maqueta que representaba el sistema ferroviario de la División, de ordenar sus altos y salidas y el lugar en el que lo debían de hacer, de vigilar los tiempos de recorrido entre una estación y la siguiente. Mediante el telégrafo y el selectivo —una especie de red telefónica que incluso tenía aparatos en el camino, entre estación y estación— iban enlazando las órdenes según el itinerario y el movimiento y la saturación de trenes en la ruta, evitando posibles accidentes.

36 El conductor era el jefe máximo y responsable del tren, tanto de carga como de pasajeros.

mite articularla con lo expresado por el entrevistado; así, la subjetividad de esto último puede fusionarse con la objetividad del dato duro contenido en las fuentes consultadas para la reconstrucción del transitar del movimiento.

¿Qué fue lo que quedó al final de las pláticas en el terreno de lo específico y elementalmente humano? De inicio un gran respeto por un ser que dio de sí buenas acciones hacia quienes lo rodearon y el descubrimiento de una manera de enfrentar la vida y concebir al mundo con una ética muy especial, hoy en franco desuso porque términos como responsabilidad, solidaridad y disciplina en el actuar cotidiano y laboral resultan raros. Pero también un envidioso reconocimiento para el efectivo y conspicuo bailarín de *swing*, mambo, son y danzón que le sacó brillo a las pistas de salones como Los Ángeles, el Esmirna y el Astoria en la Ciudad de México durante la cuarta y quinta décadas del siglo que acabamos de terminar hace poco más de diez años; el mismo don Manuel que con dos de sus primos y hermanos de crianza –Nicolás y Mario Pavón Quintana– aprendió a tocar guitarra y tresillo para formar un trío que anduvo regando de milongas, boleros, zambas argentinas, tangos y sones las calurosas noches de Tierra Blanca, quien incluso llegó a presentarse en alguna estación radiofónica de Veracruz puerto; y quien compuso varias canciones amorosas a su pareja.

Quedó de igual manera descubierta la cercanía del historiador con el fan de los Azules de Veracruz y, posteriormente, de los Tigres, enamorado del beisbol jugado en México durante la década de los cuarenta que ponderaba y presumía:

La feliz experiencia de vivir esos años, de admirar a esos jugadores, de ver en vivo a esa llave de doble plays formada por Mamerto Dandridge y el Diablo Wells, de ver cómo descosía las pelotas a batazos Joshua Gibson y pelaba a quien intentara robarle las bases, de ver tirar a Balazos Mac Daniel retando al otro equipo y establecer un escón de ponchados o a Sal Maglie o a Dihígo o a Satchel Paige o a Brinquitos Brown [...] En todos

los equipos había súper estrellas negros, latinos y muchos cubiches, y luego llegaron los blancos. ¡*N'ombre*, eso era beisbol y no chingaderas!

Quedó establecido el acuerdo de varón a varón con el admirador y escucha atento de Beny Moré, Bola de Nieve, Gardel, Hugo del Carril, Duke Ellington, Thelonius Monk, Beny Goodman, Glen Miller, Harry James, Ary Barroso, Frank Sinatra, Ella Fitzgerald, Tom Jobin, Joao Gilberto, Ellis Regina, Lena Horne, Emilio Tuero, la Sonora Matancera, el Son Clave de Oro, Álvaro Carrillo, César Portillo de la Luz, José Antonio Méndez, Omara Portuondo, Elena Burke, Agustín Lara, Toña *la Negra*, Gonzalo Curiel, Luis Alcaraz, Felipe Garrido, Mario Ruiz Armengol, Álvaro Carrillo, Acerina, Pérez Prado, el *Chamaco* Domínguez, los Tres Diamantes, los Tres Ases, el Cuarteto Armónico, la Sonora Veracruz y la Orquesta Anacaona; y con el detractor de la Sonora Santanera, los mariachis, las estudiantinas, Televisa, Televisión Azteca, el PRI –pero también el PAN y en menor grado el PRD–, los refrescos de cola, los ¿alimentos? chatarra, Jacobo Zabludovsky, Joaquín López Dóriga, Luis Miguel, María Félix y los equipos América y Yanquis de New York.

Y por supuesto quedó reafirmado el enternecimiento con el cuarentañero Manuel García Amador, quien en 1963 le regaló a su hijo mayor de nueve años sus dos primeros discos de vinil: uno de Bill Haley y sus Cometas y otro de Chuck Berry, y que años después, en el 68, le regalaría dos discos de Bob Dylan, el que... cierto, posiblemente algo de lo contado por don Manuel peque de sesgos y giros propios de una memoria que se ha ejercitado en la vida durante más de ochenta años, que tiene huecos obvios y cede a la tentación del “había una vez”, de cuentear un poco, pero así es la vida, ella “no es la que uno vivió, sino la que uno recuerda y cómo la recuerda para contarla”.³⁷ Y la vida contada por don Manuel es, certeza tengo, la que él recuerda que vivió y cómo la vivió, presente en las páginas que vienen.

37 Gabriel García Márquez, *Vivir para contarla*, p. 202.

I. UNA CIUDAD, SUS TRENES, SU GENTE, SUS PAROS Y SUS HUELGAS

EL ESCENARIO URBANO DE LA HISTORIA A CONTAR

Tierra Blanca era una ciudad progresista; me explico: contaba con todos los servicios que eran comunes en las ciudades grandes de esos años, los cincuenta y... era una buena ciudad. Había líneas de autobuses como ADO y Flecha Roja, que nos comunicaban con las ciudades más importantes del estado y de la república. El comercio era uno de los principales de la Cuenca del Papaloapan, había gente emprendedora en diversas áreas y una ganadería que venía de mucho tiempo atrás y que estaba bien parada no sólo en la región, sino en el estado. Puedo decir, sin exagerar, que 50 o 60% de la gente en edad productiva era ferrocarrilera o tenía relación estrecha con los ferrocarriles. Éramos unos tres mil quinientos ferrocarrileros con un promedio de 35 años de edad, de los cuales alrededor de 90% participó en el movimiento.

La prueba de que el ferrocarril fue un elemento decisivo en la formación y la existencia de la ciudad estaba en la propia ubicación de la terminal (tanto la original de madera como la de material que se construyó en 1966, creo; incluso ésta quedó justo frente al parque y a una cuadra del Ayuntamiento): ahí nomás en el centro. Estaba también en la propia idea del trazo de la ciudad, ya que las vías dividían en dos el lugar, quedando de un lado todo lo concerniente a los trenes (talleres, oficinas, telégrafo, el hospital que era el mejor, las casas de muchos ferrocarrileros...) y del otro (donde vivía yo con mi esposa de 33 años, mi hijo de 4, mi hijita de 2 y una sobrina de 9) los comercios, los tres cines, las oficinas del STFRM (sección 25), el mercado, seis escuelas primarias (cuatro públicas mixtas, una de curas para niños y una de monjas para niñas), las dos secundarias (una pública mixta y la otra de curas para varones), el único

jardín de niños (público), las cuatro iglesias (dos católicas, una de mormones y una evangélica), los dos pequeños sanatorios particulares, el hospital civil, las dos o tres ferreterías, la Cruz Roja, la distribuidora de Coca-Cola, las cuatro farmacias, los cinco hoteles, la distribuidora Chevrolet, los tres o cuatro restaurantes, la única gasolinera, las tres peluquerías, las cuatro o cinco zapaterías, las dos papelerías y librerías, la distribuidora de periódicos y revistas, la nevería, las cuatro tiendas de ropa, la mueblería que también vendía artículos eléctricos, la tienda de discos, las varias tiendas de abarrotes que también vendían aperos de labranza e insumos para el campo, la funeraria, los dos billares, tres o cuatro talleres mecánicos, dos refaccionarias, las oficinas de la Comisión para la Erradicación del Paludismo, la fábrica de hielo, la gasera, el campo de beisbol, unas ocho cantinas, las distribuidoras de cervezas Modelo, Cuauhtémoc y Moctezuma y... hacia el otro lado estaba la zona ferrocarrilera y los barrios de Tierra Blanca el Viejo, Torreón, Cojinillo y Rancho Grande. Existía una avenida paralela a las vías que se llamaba avenida del Soldado porque en ella estaba el cuartel militar y... pues, así era la ciudad cuando iniciamos el movimiento.

LOS PREÁMBULOS DEL PLAN SURESTE

El movimiento se suscitó por no querer otorgarnos, la gerencia de los ferrocarriles, aumentos acordes con la categoría y la dificultad de cada uno de los puestos, ya que en enero del año anterior (1957), al firmar el nuevo contrato colectivo que abarcaría del 1 de febrero de ese año al 31 de diciembre de 1959, no se había otorgado ningún aumento salarial; y no era porque la empresa se hubiera negado, sino porque nuestros dirigentes no lo habían demandado. ¿Puede alguien creer esto?, ¿que un sindicato vaya y firme una revisión de contrato sin aumento de salario? Pues así lo hicieron los charros, quedando el gremio en la situación real de ganar lo mismo durante seis años, desde febrero de 1954 (fecha del último aumento negociado) hasta el día último de 1959. Valga decir que

este acuerdo de no aumento fue firmado por el comité ejecutivo nacional saliente, encabezado por Ricardo Velázquez Vázquez, ya que precisamente el primero de febrero del 57, al entrar en vigor el nuevo contrato, inició labores el nuevo CEN, al frente del cual estaba, como secretario general, Samuel Ortega Hernández; ambos diputados federales del PRI, claro. Por eso fue que aquí empezaron a moverse los departamentos de Alambres y Trenes; uno de los iniciadores fue Luis Palma García, quien pertenecía a nuestra sección sindical, la 25, pero trabajaba en Matías Romero, ocupando un puesto por aquel entonces; era de izquierda, como gran parte de nosotros, y viejo amigo de Vallejo, quien laboraba en Coatzacoalcos en el Departamento de Express. Ellos empezaron a trabajar a principios de 1958 y retomaron muchas inquietudes de los compañeros de la Sección 15 del Distrito Federal en una serie de demandas junto con Antonio Meza Antúnez y Manuel Castillejos, de Tonalá y del Panamericano, así como con otras personas del Tehuano, entre éstas los hermanos Escobar, que eran cuatro y de los cuales no recuerdo ahora sus nombres.

De aquí, de Tierra Blanca, todos estábamos de acuerdo con lo que se solicitaba a través de la Gran Comisión pro Aumento de Salarios, la cual obtuvo una respuesta negativa a nuestras demandas y por ello los compañeros señalados empezaron a viajar, pidiendo permisos en el trabajo para ir a informar. Así llegaron con nosotros Palma, Meza Antúnez, Gilberto Rojo Robles y Antonio Gutiérrez, quien también era de aquí pero se encontraba laborando en Matías Romero. Luego se pusieron en contacto con gente de las secciones 20 de Orizaba, 28 del puerto de Veracruz, 12 de Puebla, las cuatro de México (la 15, la 16, la 17 y la 18) y así se fueron, de contacto en contacto, cambiando impresiones para ver cómo respondía la gente; se dieron cuenta de que no sólo aprobaban lo que se les proponía, sino que también contribuían con su experiencia particular de acuerdo con su puesto o actividad. Por eso, cuando regresaron, traían la opinión de todo el gremio, por lo que se pudo redactar lo que se conoció después como Plan del Sureste porque

aquí, en esta región, nació. Nuestra División, la vci sureste, fue de las más combativas cuando tiempo después se efectuaron los paros y la huelga.

¡PAREN LOS TRENES!

A principios de mayo del 58, don Pancho Escalante, secretario general de nuestra sección sindical, informó en una asamblea ordinaria de los miércoles acerca del plan y todos lo aprobamos. Se demandaban en él aumento de salarios y ganar según el puesto y la responsabilidad, así como un mejor trato para la gente e incluso cambios en los términos con los que se designaba a muchos de los trabajadores; por ejemplo: en el léxico del gobierno, a los reparadores de vía se les llamaba peones, como si la Revolución no hubiera acontecido y siguiéramos en el Porfiriato. Se pedía también la reducción de carros en los trenes y aumento de personal de acuerdo con el número de ellos; para el departamento de talleres había casos como el de los trabajadores que limpiaban las cajas de humo de las máquinas, lo que tenía que hacerse en caliente, así había que entrarle (ahí se fregaron los pulmones muchos compañeros); para este caso se demandó reducir la jornada de ocho a cuatro horas y que ganaran más por lo dañino que era exponerse tanto tiempo al calor y a lo tóxico de los desechos.

Luego de elaborado el plan y aprobado en las secciones partieron Palma, Vallejo y Meza Antúnez, entre los que recuerdo, a la Ciudad de México. Se fueron a ver a la dirigencia del sindicato para que presentara las demandas al gobierno. Se reunieron con Samuel Ortega, secretario general nacional; con Quezada, presidente del consejo general de vigilancia, y con otros más; éstos de inmediato, ¡puuuta!, pusieron el grito en el cielo y luego luego lo desecharon; a fin de cuentas eran también charros. Entonces, y en vista del rechazo, a través de alguna gente cercana a la gerencia lograron una cita con el gerente, Roberto Amorós.

—Señores, se están saltando conductos —les dijo éste.

—No —respondieron—. Fuimos primero a plantearse a la gerencia sindical, ellos ya están enterados.

—Vamos a esperar, entonces, a que ellos presenten el pliego y a tratarlo en su momento, porque hasta ahora yo no sé nada de esto —les contestó el gerente.

Regresaron al sindicato para informar a los dirigentes que la gerencia estaba dispuesta a escuchar, que era cosa de presentar el plan. Y ahí fueron de nuevo cuestionados de que no tenían ninguna representación y que el documento no tenía por ello valor ni sustento.

—Ustedes no son nadie, no representan a nadie, no tienen el aval de nadie —les dijeron.

—Somos miembros del sindicato —le contestaron—. Traemos representación de todas las secciones y si ustedes no quieren luchar déjenos entonces luchar a nosotros, no se interpongan si no quieren perder sus comodidades.

—Exacto, sólo son eso: miembros del sindicato, sin representación, y por eso la gerencia no los va a atender, porque los representantes somos nosotros —dijeron los charros.

Sabían bien que estaban rebasados por nosotros y fue así que empezaron a hablar de un aumento menor, todo con la intención de disgregarnos y de intentar retomar una representación que a nivel de secciones ya no tenían, porque nuestra labor había rendido frutos y la corrupción entre Amorós y los dirigentes ya había hastiado a los trabajadores. Nosotros exigíamos \$315.00, no andábamos mendigando sino exigiendo lo que considerábamos justo ganar como trabajadores.

—Ustedes quieren ganar mucho dinero —decía Ortega.

Claro que esto que te cuento yo no lo oí, me lo dijo Palma, quien iba en la comisión y fue uno de los más duros frente a los charros.

Al regreso de la Gran Comisión de inmediato el sureste empezó a levantarse. Se empezaron a organizar las secciones y los cuadros principales empezaron a hablar de la posibilidad de huelga. ¡Claro que yo estaba de acuerdo en todo!, pero le “sacaba” a una huelga, había parti-

cipado sólo en un paro de la empresa en mis treinta y ocho años de vida, y eso había sido al poco tiempo de entrar; fue en 1939, pero únicamente paró nuestra división (recuerdo que el secretario general de la Sección era Segundo Verde Sánchez, un buen tipo que después sería alcalde de la ciudad) y ahora se trataba de hacerlo a nivel nacional. ¡Vamos, la cosa no se veía fácil! Teníamos miedo, ¡claro que teníamos miedo a lo que vendría!, porque sabíamos que estábamos desafiando no sólo a los charros sino a un gobierno que no manifestaba ninguna simpatía por los trabajadores y que podía despedirnos y reprimirnos. Ahí fue cuando empezaron a salir solitos y de manera natural los traidores, los opositores al movimiento, quienes, sin embargo, no levantaban gente, no tenían apoyo en nuestra sección. Además, en ese entonces teníamos la dirigencia local del sindicato, en la cual don Pancho Escalante era el secretario general, Porfirio Pavón Quintana (mi primo) era el representante por talleres, Santiago Mejía por vías y yo era secretario de ajustes por trenes; ya andábamos terminando los tres años de duración en el cargo, por cierto.

Entonces se decidió que a partir del 26 de junio de ese año, no recuerdo si a partir de las 24:00 horas o de las 00.01 se iniciaría un paro de dos horas que irían aumentando diariamente de dos en dos en apoyo a las demandas no resueltas. Empezamos a ser hostilizados y presionados; se decía que echarían a la calle a todos los posibles huelguistas, que a quien secundara los paros se le despediría y se le metería a la cárcel. A mí me tocó entre Azueta y Loma Bonita. Faltando algunos minutos para la hora emplazada llegamos a Loma Bonita y me encontré con una farola encendida, indicando detenerme para evitar que tuviéramos que hacer el paro en camino. Ahí le dije al maquinista, Luis Gutiérrez (por cierto, contrario al movimiento, pero muy buena persona y con quien siempre mantuve una relación cordial a pesar de las diferencias políticas e ideológicas y de su simpatía por los charros; era papá del periodista del mismo nombre que llegó a dirigir el periódico *unomásuno*), que detuviera el tren.

—Yo no me detengo, Manuel, yo sigo trabajando —me dijo.

—De acuerdo, le respondí, pero te voy a cortar la máquina y te vas solo con ella, porque todos los de la tripulación nos quedamos. ¡Qué se iba a ir así, hombre! Se mata él solo, si todos los trenes estaban parados. Tanto los que venían al sur como los que iban al norte. Los de sur eran dos: uno estaba en un lugar que se llama Palo Gacho, entre Papaloapan y Loma Bonita, y el otro en esta población junto al nuestro. Inmediatamente el jefe de despachadores se reunió con los tres conductores y, como yo había llegado primero, me entregó un telegrama en el que se indicaba que estaba detenido hasta nueva orden. Estuvimos en esa ciudad 26, 27, 28, 29 y 30 de junio. Recibíamos información por telégrafo y por selectivo, que es una especie de red telefónica. El paro iba a ser, si no recuerdo mal, por dos horas, pero al cumplirse este plazo nos entregaron otro telegrama en el que se indicaba que ahí deberíamos seguir, y seguimos así hasta el 1 de julio, cuando el jefe de despachadores dio la orden de que saliéramos todos con los trenes, ya que la intervención directa del presidente Ruiz Cortines, ofreciendo un aumento de \$250.00, había propiciado el acuerdo.

Llegué a Tierra Blanca como a las ocho de la mañana y ¡paaa! la chingada!, la gente estaba alebrestada y aplaudiendo a todos los que llegábamos; a todos los trenes les hicieron lo mismo. No, si el tirón fue duro y cuando el gobierno se dio cuenta de que sí levantábamos gente, entonces paró oreja y llamaron a Vallejo. Cuando el paro se cumplió yo creo que temieron que fuera a generalizarse y que el país se paralizara, porque en esa época todo se movía por tren y, además, éramos el gremio más grande de México.³⁸ Exceptuando el Mexicano, desde Orizaba a la Ciudad de México (aunque las cuatro secciones de la capital sí pararon) y la Sección 28 del puerto de Veracruz, todos paramos (esto no afectó al movimiento, porque ahí, en la terminal del puerto, hay puros patieros, no son camine-

38 Santos Bárcena señala que para 1956 fijan el número de miembros del STFRM, que agrupa a todos los trabajadores, en 94 139, con 26 especialidades y agrupados en 38 secciones (*La realidad en los ferrocarriles de México*, p. 31).

ros, sólo hacen movimientos en patio). Y aunque la dirigencia sindical se dio cuenta de la fuerza demostrada todavía puso trabas. Pero como quiera tuvieron que reunirse con nuestros comisionados.

—Ahora el problema es mayor porque vamos a tener que luchar porque los reinstalen –dicen que comentó Ortega en una reunión.

—Pues van a tener que reinstalar a todos los trabajadores del sistema –le respondió Demetrio Vallejo.

Y era verdad, habíamos parado todo el sistema ferroviario de México.

Al fin aceptamos el ofrecimiento del gobierno, pero demandamos que fuera directo al tabulador para que repercutiera en todas las prestaciones, no que se diera sólo a la nómina. Porque la verdad no ganábamos bien y había gente especializada como las enfermeras y los médicos, no sólo nosotros los trenistas, los de talleres, vías y oficinas. Pero la gerencia, en contubernio con los charros, no aceptó nuestra propuesta, sólo aceptaron el aumento a la nómina, no al tabulador general, cosa que mantuvo latente el peligro de que el movimiento continuara, como finalmente sucedió.

En Tierra Blanca informamos lo que había sucedido, y los acuerdos cumplidos y no cumplidos, en una asamblea tan concurrida que sesionamos en la calle, porque el local fue insuficiente ¡y eso que era un cine grande!³⁹ Ahí tomamos la decisión, a propuesta de Vallejo, de no ir a la huelga y de esperar en pie de lucha porque el momento no era el mejor para continuar; vimos que un repliegue era mejor que un enfrentamiento donde podíamos perder la simpatía de la población hacia el movimiento. La gente, es justo decirlo, seguía con miedo, pero con todo fue ratificada la dirigencia existente, continuaron los cuadros que venían dirigiendo el movimiento, entre ellos nosotros, aunque ya íbamos a entregar en breve. Siguieron los mítines, las reuniones, las asam-

39 La sección 25 del STFRM, en Tierra Blanca, era propietaria de un cine, el Sección 25 que se encontraba en el mismo edificio sindical, ubicado en la calle Libertad, entre las avenidas Juárez y Madero.

bleas y con ello el movimiento fue calando hondo tanto en la capital como en provincia y los dirigentes del sindicato estaban arrinconados, solos, sin apoyo. Intentaron transar con Vallejo, pero éste, obvio, se negó y los mandó a volar. En Tierra Blanca no intentaban nada, porque éramos vallejistas en un noventa por ciento, diría yo para no pecar de exagerado.

A fin de cuentas, y como resultado de la fuerza que el movimiento había cobrado, tuvo que renunciar el comité ejecutivo nacional en una maniobra que sólo fue cambiar a un charro por otro. Por ello, durante la primera quincena de julio se llevó a cabo una asamblea nacional extraordinaria, en la que fue elegido un CEN con Demetrio Vallejo como secretario general, el cual no fue reconocido por el gobierno y nos obligó a meternos de lleno en otro conflicto, y digo otro porque seguíamos todavía peleando por el aumento que no se cumplía. Amenazamos entonces con nuevos paros escalonados por el reconocimiento de la nueva dirigencia sindical y el cumplimiento de los acuerdos del mes anterior, aunque sólo paramos un día, creo que el 26 de julio, porque mediante la intervención del gobierno se levantó el paro buscando un acuerdo (sí, otro más) que no llegó, porque el ejército empezó a aprehender a muchos compañeros y tomó locales sindicales apoyando a los charros, lo que nos obligó a parar indefinidamente el día último del mes e iniciar agosto con los trenes detenidos. Por fin se llegó a otro acuerdo, que incluía elecciones extraordinarias para de una vez por todas dilucidar quiénes tenían la mayoría.

LA DEMOCRACIA SINDICAL EN EL CAMINO

Nos fuimos a camino para hacer la elección y barrimos aquí y en toda la división; a tal grado fue la paliza a los charros que se suspendió la elección nacionalmente porque el gobierno consideró que no era necesario terminarla, que con lo visto era suficiente. Todo fue tranquilo, aunque luego se desató la euforia en las calles, y cuando días después vino

Vallejo, en una gira de agradecimiento por el apoyo no sólo del gremio sino de la ciudadanía, lo fuimos a recibir a La Tinaja; yo iba en la comisión. *N'ombre*, fue una valla desde ahí hasta acá formada por la gente de los ranchos que salía a vitorearnos al paso del camión de redilas en el que íbamos; hicimos en casi dos horas un tramo que se recorría en cuarenta minutos, todo porque la gente quería saludar a Vallejo. Hubo fiesta ese día. Se instaló un equipo de sonido en el parque Juárez y la gente baile y baile. Muchos comerciantes, entre ellos y principalmente un español, Barredo, regalaron cartón tras cartón de cerveza. A *Vallejito* la gente lo quería, hombre, incluso muchos que no eran del gremio lo querían; por lo menos en mi pueblo polvoriento así era. Celebramos y nos divertimos en grande, sin cortapisas de nadie; incluso el alcalde, que era obviamente del partido gubernamental, dio todas las facilidades para que la fiesta se hiciera en el parque y en todas las calles del centro; claro que si no lo hubiera hecho así se habría echado al pueblo encima y quién sabe que más hubiera pasado, porque la gente realmente estaba emocionada. ¡Imagínate!: uno como trabajador y como gente humilde lo único que había venido obteniendo en su vida eran fracasos, derrotas, ya que siempre ganaban los de siempre: los ricos y el gobierno, que a fin de cuentas eternamente han sido como uña y carne en México y en el mundo; la única excepción fue durante el gobierno del general Cárdenas, donde sí se le dio su lugar al pueblo, a lo que ahora llamamos sociedad civil. ¿No? Pues haz de cuenta que celebración como la de la llegada de Vallejo a Tierra Blanca sólo puede compararse con la que se hizo, en 1938, cuando don Lázaro expropió el petróleo; yo tenía 18 años entonces y recuerdo que mi primo Porfirio Pavón y mi cuñado Alberto, que fue conductor de trenes y muy amigo de Valentín Campa, fueron de los más activos y entusiastas en la celebración del 38; lástima que Alberto ya había muerto para el 58, si no ahí hubiera estado: celebrando uno de los pocos triunfos de que podemos presumir los trabajadores. Bueno, claro que luego vinieron los tiempos malos, que no se acabaron realmente hasta que gobierno y charros acabaron con los propios tre-

nes. Ni modo, así es la vida y así hay que aceptarla, pero no ceder ni claudicar. Porque, mira, yo considero que lo único que un hombre o una mujer que no tienen grandes fortunas, porque siempre han vivido de su trabajo, pueden heredarles a sus hijos es la honestidad, la honradez y el no abusar de los demás, el ser justos. Bueno, esto es lo que yo pienso, a lo mejor estoy errado, pero, como decía *Mapachín*, quien fue un jinete muy conocido en las carreras de caballos que se hacían en la cuenca del Papaloapan, te digo: “Seré muy pendejo, amigo, pero yo voy a mí” (*sic*). Yo también, aunque sé que puedo equivocarme; es más: me he equivocado mucho, pero también he acertado, y un acierto fue precisamente mi decidida participación en el movimiento del 58-59, ya que con él crecí como ser humano, como trabajador y como ciudadano, además de que sirvió de mucho para que aquilatara yo lo que es la solidaridad y el cariño de los jodidos por sus iguales y para que me diera cuenta de que no todos los ricos son explotadores; esto me lo demostraron los comerciantes terrablanquenses: que hay que ver los árboles dentro del bosque.

ENTRE TANQUES DE GUERRA, FUSILES Y CASCOS. LAS BANDERAS ROJINEGRAS

Cuando llegaron los federales se acabaron las garantías individuales. Estábamos en asamblea permanente porque ya habían apresado a Demetrio; creo que era domingo. Yo me encontraba en una tienda frente al sindicato (que estaba en la calle Libertad), platicando con el dueño, el señor Navarro, quien me conocía de tiempo atrás, y él me dijo que de inmediato me fuera hacia atrás de la tienda, donde estaba su casa. Vi entonces que mi primo Porfirio Pavón, representante por talleres, venía corriendo por la acera de la tienda desde la calle Juárez. Le hice señas de que no se acercara al sindicato y lo metí a la tienda de un jalón. El señor Navarro nos sacó por su casa a la calle posterior (Constitución, se llama ésta) y Porfirio le dejó su pistola para que se la guardara, por si nos interceptaban; más tarde se la llevó a su casa. Así fue tomada

la ciudad entera, no sólo el local sindical. Por la tarde intentamos hacer un mitin en la esquina de Independencia y Aquiles Serdán, donde se encuentra la primaria Artículo 123, pero llegaron los soldados disparando hacia arriba y amenazando con que la siguiente descarga iba a ser más abajo, a los cuerpos. Apresaron a algunos y dispersaron a los demás; yo no lo vi, porque estaba llevando a mi familia a esconderse con mi cuñado Carlos, que era comerciante pero simpatizante del movimiento y participante en él, pero me di cuenta de todo porque la casa está a media cuadra de donde se hizo el mitin.

El superintendente de la estación se llamaba Dagoberto Pinzón y era un mal sujeto que aplaudió la llegada de la soldadesca, claro que como representante de la empresa ese era su papel, pero creo que fue más allá de lo que podemos considerar una postura institucional. Uno tenía que cuidarse mucho y esconderse, porque te buscaban para apresarte y obligarte a trabajar o quedarte encerrado. Te detenían en la calle y tenías que identificarte o te levantaban. El jefe de los soldados era un coronel, muy prepotente, con fama de represor y... bueno, como todo soldado. Decía que nos iba a fusilar por agitadores. Creo que era de Los Tuxtlas. No se permitía que más de dos personas platicaran en la calle. Por cierto, cuando tomaron el local del sindicato encerraron a quienes estaban adentro en ese momento y sólo pudieron salir cuando el alcalde fue a abogar por ellos, ya avanzada la noche; no era mal tipo el alcalde y más que otra cosa actuó como un vecino con cierta posición que aboga por otros; no me acuerdo ahora cuál era su nombre.

Por las noches la zozobra se incrementaba porque iban los federales a buscarnos a nuestras casas, utilizando como guías a algunos colillas⁴⁰ de llamador mandados por los charros y el superintendente de la estación, pero no abríamos, y para mayor seguridad dormíamos en la azotea. Incluso yo me fui con la familia a dormir a ranchos. El temor era mucho, vivíamos en estado de sitio, lo cual es algo que creo no se ha

40 Se les llama así en el argot del gremio a quienes hacen méritos para entrar a trabajar.

dicho: que la milicia, por órdenes del gobierno, claro, violó todos los derechos y las garantías individuales de la población, que gobernaron de facto. Las escuelas suspendieron actividades. En el parque instalaron su campamento los sardos y patrullaban toda la ciudad día y noche; bueno, en las noches no salía nadie porque había toque de queda, sólo algunos de nosotros lo hacíamos y nos exponíamos porque teníamos que buscar papel o tinta para hacer volantes y comunicados. Una de ellas, como a las tres de la mañana y cuando se nos terminó el papel, un compañero, ahora no recuerdo exactamente quién, propuso que fuéramos a conseguirlo con el padre Lara (Ricardo de nombre), que era el responsable de la iglesia de Guadalupe y dueño de una de las papelerías más grandes (Pluma y Lápiz, se llamaba), que atendían sus sobrinos, quienes vivían con él; el cura no sólo nos atendió, sino que ordenó se nos entregara tinta y otras cosas.

—¿Cuánto es, padre? —le preguntó alguno de nosotros.

—Nada, muchachos, no es nada y todo lo que necesiten y a la hora que sea pueden venir por ello —respondió—. Ahora váyanse y tengan cuidado. ¡Buenas noches!

Nos fuimos realmente sorprendidos, porque el cura no era precisamente del clero progresista. Lo que pienso es que se dio cuenta de la injusticia porque era obvia con la invasión de la soldadesca y por eso se portó bien y solidario, como un terrablanquense más defendiendo su terreno, y sólo como eso, porque él era de Zamora, Michoacán. Bueno, esto es lo que pienso porque nunca le vi posiciones de avanzada y sí muchas conservadoras en serio. Pero con su acción de esa madrugada se ganó mi respeto y creo que el de muchas personas en la ciudad. Es que, a fin de cuentas, todos convertimos la lucha en patrimonio.

El ejército, con el apoyo de sus soplones que iban señalándole domicilios, fue apresando a mucha gente que llevaron a La Boticaria (años después, en 1973, cuando el golpe de estado contra el gobierno de Salvador Allende en Chile, hubo algo similar que me recordó a esos soplones: un encapuchado que en el estadio nacional iba señalando a

quienes luego serían torturados y asesinados). La situación que padecíamos también me hizo recordar las películas de la Segunda Guerra Mundial, cuando los nazis corrían en formación de ataque por las calles, así pasaba día y noche. Para entonces, a casi todos nos habían corrido de la empresa y mandado a avisar de la superintendencia que si nos presentábamos dentro de cierto plazo nos reinstalarían. La verdad, sabíamos que sin nosotros no era posible hacer funcionar el sistema, pero también veíamos que la represión se había desatado y que no había ya posibilidad de revertir la derrota. Empezamos así a pensar en la vuelta al trabajo, porque si no quién mantendría a las familias. Recuerdo que mi cuñado Miguel me dijo que nos fuéramos a trabajar al ingenio San Cristóbal, que él tenía un compadre en el sindicato, quien le había ofrecido trabajo. Y se fue. Anduvo por ahí como diez días y retornó a su lugar de trabajo, en la estación de Papaloapan; dijo que era necesario dar la lucha adentro. Por esos días hablé con Carmen, mi esposa, y acordamos que era prudente regresar (ya en México se encontraban moviendo trenes y la mayoría en la División se había reintegrado a sus labores); por un lado estaba la necesidad del sustento familiar y, por el otro, la seguridad de que estábamos en desventaja, pues, como decía mi esposa, era mejor estar adentro y enfrentarlos que afuera y sin ningún vínculo con los que adentro continuarían luchando. Y así lo hice, con un amargo sabor de boca. Luego todos sabemos lo que pasó: los charros se apoderaron del control y no lo soltaron más, la corrupción se instaló definitivamente a través del contubernio entre éstos y la empresa, a tal grado que terminaron por destruir todo, lograron hacerlo: en el lapso de treinta y pocos años destruyeron lo que llevó más de cien construir.

LA SOLIDARIDAD Y EL HEROÍSMO DE LOS ANÓNIMOS SALEN A LA CALLE

Durante la huelga los comerciantes dueños de tiendas grandes como Barredo, don Pepe Mora y Plácido Álvarez, se portaron como los bue-

nos. La gente llegaba y le fiaban, sin la certeza de que se les fuera a pagar. Y hubo más buenas acciones de la ciudadanía; por ejemplo: había un carnicero, Apolinar Suárez, quien mató una o dos reses e invitó a todos los que quisieran a que fueran por carne; y a pesar de que nosotros no estábamos en tan mala situación como otros compañeros, pues, fuimos; su tienda y su carnicería estaban a media cuadra de donde vivíamos, en Matamoros y Constitución. Y no sólo hubo buenas acciones de este tipo, sino de gente que se plantó de frente a la invasión de los federales resistiendo y asumiendo las posibles consecuencias de manera francamente heroica, como el caso de Florencia López, una buena mujer muy mal hablada, quien se enfrentó, junto con su hermana (las indias López, les decían), a los soldados, porque uno de ellos le reclamó que lo viera (todos sus hermanos, tres o cuatro, creo, eran ferrocarrileros).

—¿Qué me ve? —le reclamó el federal.

—¡Lo bonito que está, jijo de la chingada represor, asesino cabrón; —le respondió.

—¡Lárguese, señora! No busque problemas —le dijo un sargento, y ella entendió que llevaba las de perder.

O está el caso de mi esposa, quien diariamente iba a visitar a dos hermanas (Rosa y Mercedes) que tenía en Rancho Grande y debía pasar por los retenes que pusieron a lo largo de la cerca de tubos (de unos tres metros de altura con las puntas en pico y pintada de verde olivo) que corría a lo largo de la Avenida del Soldado. Cada vez que pasaba le revisaban bolsas y canastas y un día, al pasar el retén de la calle Miguel Lerdo, no aguantó más.

—¡Abra la canasta! —ordenó el soldado; serían las cinco de la tarde.

—Lo que hacen no está bien, es ilegal —les dijo gritando y a punto de soltar el llanto—. ¡Pero ni con esto van a detenernos!

Otra vez se encaró a los soldados porque le tocaron la cabeza a una sobrina que vivía con nosotros.

—¡No la toque que la ensucia! —le dijo al federal que le había tocado la cabeza a la niña.

Y es que ella no sólo se sentía agredida como mi compañera y como terrablanquense, sino que había padecido en carne propia el estado de sitio al segundo día de iniciado éste, cuando en la madrugada tuvo que ir, acompañada por una vecina, con el médico por un ataque de asma (enfermedad que se le recrudeció por entonces). Nunca imaginaron que saliendo de la casa iban a ser detenidas por un grupo de soldados que cortaron cartucho y les marcaron el alto. Las detuvieron y, sin ninguna consideración por los ahogos de mi esposa, las condujeron ante el responsable de la plaza, quien luego de interrogarlas y cerciorarse de que no eran peligrosas accedió a que acudieran al médico. ¡Cómo no iba detestarlos! si envalentonados por su presencia los charros (entre los cuales se encontraba un vecino despachador apodado el *Chino Yépez*) fueron a balacear el frente de nuestra casa una madrugada en que ella, mi esposa, se encontraba haciéndole un pastel de cumpleaños a una sobrinita. A este sujeto, el tal *Chino Yépez*, lo ascendieron a jefe de despachadores inmediatamente después de la vuelta al trabajo y lo cambiaron de División; creo que lo mandaron a Zacatecas, evitando así que le cobrara esta afrenta. Recuerdo que don Apolinar Suárez me decía:

—Tú vienes de familia con honor, Manuel, y debes ajustarle cuentas a ese *pinchi* Chino. No lo olvides y síguelo.

Y no lo olvidé nunca, lo que pasó es que no lo pude encontrar hasta ahora. Es al único cabrón a quien le guardo rencor de por vida. ¡Y cómo no si ofendió mi casa, a mi viejita!

Así como éstos se suscitaron muchos incidentes. En todos era porque la gente enfrentaba a los federales, porque se sentía humillada, presa en su propia ciudad que fue tomada y cuyo ambiente fue cambiado totalmente: de arrullarnos con el canto de los grillos en las noches pasamos al agresivo y humillante sonido metálico de las botas sobre las piedras y el cortar de cartucho de los M1. ¡Qué querían que hiciéramos sino defendernos y defender nuestros derechos como ciudadanos de una ciudad tomada!

II. UNA VIDA TRANSCURRIDA SOBRE RIELES

SALIENDO AL CAMINO

El 9 de septiembre de 1938 me inicié como trabajador de los Ferrocarriles Nacionales en el departamento de carpintería, donde se presentó de pronto la oportunidad de integrarme a una cuadrilla cuyo cometido era reparar una serie de estaciones de madera (como fue la de Tierra Blanca hasta mediados de los sesenta, al igual que todas las oficinas hasta esa época y el hotel y el restaurant que duraron así hasta los setenta); anduve un buen tiempo en esta labor hasta que mi compadre José Pérez Puerto, quien era secretario particular del oficial mayor de la División, me envió un mensaje, preguntándome si quería entrar al departamento de transportes porque había una oportunidad. De inmediato dije que sí, porque era mucho mejor que el de vías en todos los sentidos, tanto en lo salarial como en lo relativo a las labores. Yo podía aspirar a ello porque tenía primaria y secundaria terminadas. De inmediato me enviaron a un lugar que se llama Camalote, como a 20 kilómetros de Tierra Blanca, a una trituradora de piedra donde me ocupaba de vigilar una maquinaria diesel que hacía funcionar la pedrera; luego regresé, me puse a estudiar y en las noches me iba con mi lámpara al patio, para hacer prácticas de señales entre un rebundio de trenes y así fui ascendiendo poco a poco. De tal manera llegué al *ferro*, luego de haber hecho varios tipos de trabajo en mi tierra y fuera de ella. Por ejemplo, en Tierra Blanca, antes de entrar al ferrocarril, me encargaba –junto con mi primo Mario Pavón Quintana (quien por cierto era charro, fue dirigente nacional con Gómez Z. y Peralta Vargas y estuvo del otro lado en el movimiento del 58 y 59)– de todo lo concerniente a la ordeña y el cuidado del ganado en el rancho familiar, así como del comercio de leche y carne, que era el negocio al cual se dedicaba mi tío Maximino Pavón Amador (mi padre de crianza),

con quien me había trasladado a los trece años desde Orizaba (donde también fue inspector general de policía) luego de que allá le fue mal en algunos negocios y tuvo que regresar a su tierra natal (sus dos apellidos, así como los Maldonado o Arano, son de vieja cepa en mi pueblo).

Hice la primaria y la secundaria y estuve ahí, en Tierra Blanca, hasta los dieciocho, cuando en compañía de Mario nos fuimos a México para buscar trabajo e independizarnos de la familia (allá estaban trabajando Nicolás y Porfirio Pavón Quintana, mis primos y hermanos de crianza; este último en los talleres de ferrocarriles en Nonoalco). Llegamos a vivir a la casa de una señora a quien todos le decíamos tía Laura (era parienta de Maximino), quien tenía una especie de casa de huéspedes en la colonia Guerrero. Más adelante nos contactamos con un señor que andaba buscando gente para ir a trabajar en la extracción de petróleo en Estados Unidos; nos enganchamos y fuimos a Dallas, Texas, para terminar en Stelton, Pennsylvania, donde extrajimos petróleo por seis meses y en pleno invierno, porque era la temporada en que se necesitaba el excedente del combustible. Nos cortaron del trabajo y nos embarcamos en tren hasta Los Ángeles, recorriendo Santa Fe y Albuquerque buscando chamba pero no hubo, hasta que en Sausalito, durante las fiestas de San Isidro, la policía llegó buscando a una pandilla de San Diego y nos metió entre la bola deduciendo que éramos miembros de ella (nosotros nos vestíamos por entonces como pachucos). Fuimos deportados en avión hasta la Ciudad de México por ilegales, luego de padecer humillaciones y discriminación racial durante todo el tiempo que anduvimos por aquellos rumbos. Al llegar, buscamos a Nicolás y a Porfirio y conseguimos trabajo en un taller de fundición de plata y oro de la casa Sanborns, que estaba en Zarco esquina Nonoalco y donde se hacían cubiertos y toda clase de artículos de oro y plata. Era una época muy bonita, a fines de los treinta y principios de los cuarenta, durante la cual me la pasé bien, tenía buenos amigos entre los chilangos, quienes por cierto me pusieron el apodo de *Boruca*, que porque hablaba y alegaba mucho (en mi tierra, desde chico me apodaron el *Zafao* y me duró

toda la vida). Nos íbamos a los salones de baile, porque nos gustaba y éramos más que regulares en las pistas de Los Ángeles (en la Guerrero), el Smirna (en Izazaga, cerca del convento de las Vizcaínas), el Colonia, el Centro de los estados (en Puente de Alvarado), el Astoria (en Peralvillo) y otros que no recuerdo hoy. Y es que éramos jóvenes bohemios y trabajadores que teníamos ganas de divertirnos y lo hacíamos, de la misma forma que lo hacíamos en nuestra tierra, donde formamos varios tríos e incluso llegamos a tocar en estaciones del puerto de Veracruz (no recuerdo si fue en la XEU o la XETF). Pero no aguantamos mucho y retornamos a nuestro pueblo polvoriento y caluroso, donde me integré a trabajar en los ferrocarriles, como venía diciendo.

Entré por recomendación de mi padre de crianza, porque cuatro de mis cinco primos hermanos, con quienes me crié, trabajaban ahí; además, ser ferrocarrilero era ya como una tradición familiar entre hermanos, entonces era un muy buen oficio y te daba cierta posición en la ciudad: un maquinista, pero sobre todo un conductor de trenes, era casi un personaje,⁴¹ entendiendo que en esos tiempos sólo había en la ciudad ganaderos, comerciantes y muy pocos profesionistas como profesores, abogados, médicos... y párale de contar. Pero también porque yo soñaba con manejar locomotoras, con correr trenes. Desde chiquillo hacía mis trenes con latas de sardina y de salmón, les ponía una estopa encendida adentro y ahí las llevaba arrastrando mediante unas ruedas hechas con las corcholatas de cerveza o refresco, que eran sostenidas con clavos a manera de ejes.⁴² Luego me escapé de la casa de mi abuela por los malos tratos que me daban unos primos mayores y unos tíos. Aunque mi abuelita era muy buena y me consentía mucho, los otros familiares me

41 En los años veinte a los ferrocarrileros, para diferenciarlos de los reformistas de la CROM y de los revolucionarios anarquistas y comunistas, les decían sindicalistas, “también se les conocía como aristocracia obrera, además tenían la reputación de percibir los salarios más altos entre los diferentes sectores de la industria. Los ferrocarrileros, después de la CROM y la CGT, eran la tercera fuerza dentro de las organizaciones obreras”. Ingrid Ebergenyi, “El surgimiento del sindicato de trabajadores ferrocarrileros”, *Historias*, p. 7.

42 *Idem*.

trataban simplemente mal y al final se quedaron con todas las tierras que eran de mi propiedad y que me dejó mi papá en Estanzuela, lugar en el que nací el 7 de noviembre de 1918 y que es la primera estación de ferrocarril yendo de Tierra Blanca hacia Veracruz. Eduardo García Lobillo se llamó mi padre y era un militar que luchó en la Revolución al lado del pueblo; murió siendo coronel en la Ciudad de México, cuando yo tenía ocho años y él treinta, a causa de una tifoidea; mi mamá, quien se llamaba María Esther Amador, murió cuando yo tenía seis meses, dicen que a causa de una epidemia de gripa negra, y no la conocí. Mi padre era oriundo de Córdoba y mi madre de Estanzuela, tenían veinte y dieciséis años, respectivamente, cuando nací, a los siete meses de embarazo. Ellos se conocieron porque ambos andaban en la Revolución con el general Pedro Gabay (que era de Paso del Macho, Ver.) y coincidieron en un campamento en Tula, Hidalgo, para de ahí venirse ella a Estanzuela, donde, como ya dije, falleció. Luego de eso mi padre me dejó con mi abuela, Ricarda Lobillo, en Córdoba, porque él ya estaba en la Ciudad de México, estudiando en la Academia o el Colegio Militar (no recuerdo cuál era el nombre) y venía seguido a verme y a dejar dinero para mi manutención.

Así fue hasta que tenía yo unos cinco o seis años, pues cuando lo trasladaron a Querétaro vino por mí y me llevó a vivir (a pesar de los ruegos y el llanto de mi abuelita que no quería dejarme ir) con su nueva esposa, Rosario Ortiz, con quien había tenido dos hijos, mis medios hermanos: Salvador (que luego sería un cantante conocido en México) y Rosario; también tuvo otros dos hijos (Martha y un niño de quien no recuerdo el nombre) con una señora cordobesa llamada Ana Cervantes, que fue su amante durante algún tiempo. El caso es que yo viví con mi madrastra Rosario dos años, porque a mi papá lo mandaron a Tamaulipas a apagar una trifulca (iba bajo las órdenes del general Cárdenas) y mi abuelita materna, Paula Amador, decidió que mejor me llevara de nuevo a Córdoba; por eso regresé y estuve un tiempo hasta que, como venía yo diciendo, me fui de Córdoba hacia Orizaba. Lo hice por tren y

el maquinista, quien me conocía así como a mi tío Maximino, a cuya casa me dirigía luego de escaparme, me llevó con él en la locomotora y ¡puuuta, fue una experiencia única! Posteriormente me enteré de que el maquinista era compadre de mi tío Maximino, quien me educó junto con su esposa, Guadalupe Quintana, hasta ser mayor de edad y quienes no dejaron que regresara yo a casa de mi abuelita, que ya por estar muy viejita no podía evitar que me trataran mal los primos y tíos mencionados. Desde ahí, desde mi experiencia viajando en la locomotora, dije “yo tengo que correr una máquina de éstas” ¡y la corrí, *chingaos!* Era una ilusión que se convirtió en emoción al sacar una locomotora, un monstruo con 315 toneladas de peso que llevas tú en la mano. ¡Cómo me gustaba eso! Pero luego me di cuenta de que no era mi real vocación y cambié a conductor de trenes. Me cambié porque no me gustaba andar chamagoso, ¡*tooodo* lleno de aceite! Y ya me había dado cuenta de que quien mandaba el tren no era el maquinista, sino el conductor. Total, dije yo, me cambio. No me gustaba andar lleno de aceite hasta la cara, era incómodo y peor con los calores de por acá. Y, bueno, ahora me doy cuenta de que me había decidido en un principio a ser maquinista por lo que considero una actitud de autosuficiencia (lo que es una tontería, desde luego, ¿no?), de sentirte arriba de la máquina y ver allá abajo a la gente muy chiquita, de saber que tú gobiernas al monstruo al que todos voltean a ver cuando pasa; repito: es una tontería pero se da y se daba en mí, que era muy joven y tonto y por ello conducir una locomotora tipo Niágara (así se les llamaba y eran construidas en Colorado) me atraía. En mi humilde opinión fueron, quizá, las mejores que vi en toda mi vida en *el fierro*. Las corríamos sólo a 60 kilómetros por hora, porque eran muy pesadas y resultaba peligroso correrlas a más, ya que el riel de nuestra División era muy angosto, de sólo ochenta y cinco libras (esto es lo que pesa una yarda de riel), pero podían correr al doble fácilmente. Donde sí corrían bien era en la División Querétaro y en el norte, porque ahí el riel era más ancho, de ciento veinticinco libras por yarda. ¡Eran excelentes esas máquinas; y me gustaba andar arriba de ellas, aunque

voy a confesar algo: al principio les tenía miedo, pero a la vez me atraían desde que empecé como llamador (que era quien se encargaba de ir a avisar a toda la tripulación, a sus casas, la hora de salida, el destino y el número de tren en el que se iban).

Luego de llamador pasé a similar de locomotoras, donde te dedicas a palear la arena que va cayendo y evita que las ruedas patinen en el riel, a limpiarlas, a lavarlas, a cargar la herramienta del maquinista, y a todos los quehaceres inherentes a las locomotoras, y ahí te estás si quieres ser maquinista; luego, si te sientes con arrestos para manejar, le dices al superintendente o al jefe de maquinistas que deseas ser fogonero y ellos te dicen:

—Ponte a estudiar mientras voy a hablar con el instructor.

Así, empiezas a estudiar todo lo referente al patio (que está formado por el sistema de vías con que cuenta una estación) y cuando ya estás listo para ser examinado le informas al sindicato y éste te da la recomendación; al aprobar el examen para fogonero de patio (o para garrotero, el cual también hice), entonces dices “quiero ser fogonero de camino” (lo que también fui) y es el mismo proceso; y luego de estar arriba 365 días obligatorios dices “quiero ser maquinista” y si te sientes capaz y puedes, pues ¡vámonos y listo! Así le hice y trabajé cerca de dos años como maquinista (empecé en 1945 y salí en 47). En 1945, año en el que me examinaron, me dijo el jefe que solicitaban maquinistas, que había una oportunidad para irse prestado a la División Querétaro. Fui a ver a un señor Ojeda y éste me informó que éramos tres los seleccionados y... bueno, me fui casi dos años a vivir a la Ciudad de México, en la colonia Guerrero, en una cerrada que casi hace esquina con Mina, a espaldas de la terminal de Buenavista; también viví en Santa María la Ribera, cerca de la terminal. ¡N'ombre, ahí sí corríamos bonito! Uno se daba vuelo corriendo, era esa una División bonita. Pero resulta que me tocaron unos trenes de pasajeros llenos de turistas (el Águila Azteca, que iba de México a Laredo, y el Rápido de Laredo, con el mismo itinerario; eran trenes de lujo), en los cuales

relevé a una leyenda entre los maquinistas, el *Chato* Tavares, y ¡puuuta madre!, que veo al conductor (un señor de apellido Márquez) todo emperifollado con su uniforme, trajeado, quien me fue a entregar las órdenes; lo miré muy limpio y dije:

—No, yo voy a pelear por esto, yo quiero ser conductor.

Nos fuimos, llegamos a Laredo y cuando regresamos fui a ver inmediatamente a un señor que se llamaba don Roberto Treviño Garza, superintendente general de transportes y con quien yo había hecho amistad cuando él era despachador en Querétaro, donde al verme llegar inmediatamente empezaba a decir:

—¡Arró con pecao!, ¡arró con pecao!

Hasta que me enteré que era de Torreón y le decía yo: *puo* Torreón.

—¡Ah, ya me agarraste! —decía.

Era un tipo muy simpático, chaparrito y gordo. Le dije, pues, que lo iba a molestar.

—¿Qué deseas, Manuel? —me dijo.

—Quiero ser conductor.

—¡Oye, cabrón, si tú eres maquinista!

—Sí, pero ya me cansé de andar mugroso.

—Pa' qué te metiste ahí. Yo creo que es más bonito ser maquinista, pero si quieres, pues ¡ándale! Ve al sindicato y si no hay objeción yo giro las instrucciones.

Me fui de inmediato a ver a un tipo que le decían el *Cojo* Juncal, a quien había conocido siendo él garrotero y que ahora era representante de conductores. Le dije directamente:

—Señor Juncal, vengo a verlo para esto —y le di a conocer mis deseos.

—¡Oye, no la friegues, García! Nos vamos a echar encima a toda esta gente si le damos trámite a tu solicitud.

—¿Por qué? —le dije—. Si yo no me voy a quedar aquí, yo me voy a mi División.

—¡Ah, bueno! Si te vas para allá entonces vamos a ver.

Me dieron las instrucciones para hacer el examen y me puse a estudiar durante varios meses hasta que pasé el examen y un día me alisté y me fui. Don Roberto me despidió sonriendo y me dio sus buenos deseos; al paso del tiempo me llamaría para nombrarme jefe de trenes, cuando ya estábamos viviendo aquí, en el puerto, pero no fui. Total que le brinqué pa' este lado y me reintegré a Tierra Blanca, donde llegando me casé.

Me sentí bien en mi nuevo puesto, vaya, porque como maquinista manejas máquinas y como conductor manejas y administras el trabajo de la gente. Estuve en trenes de carga como veinte años y cuando alcancé uno de pasajeros me pasé a éste definitivamente, ya que los de carga son muy trajinados. Conducí sólo de pasajeros hasta que me jubilé en 1991, luego de cincuenta y tres años de servicio sin una marca en mi expediente; jamás algún contratiempo o accidente fue por mi culpa y por ello me jubilaron con un reconocimiento, el cual me llena de satisfacción, pero no la manera en que me lo entregaron: fue en un acto con acarreo, a la usanza de los charros, un 7 de noviembre (día del ferrocarrilero y de mi cumpleaños) de 1990, en Tula, Hidalgo, y lo recibí de manos de Salinas de Gortari (da un poco de vergüenza, ¿no?). Terminando el acto dije ¡vámonos! y huí de ahí (de la comida con Salinas y los charros) para irme a comer con mis dos hijos y una de mis hijas, quienes me habían acompañado. Confieso que fui a recibir la medalla por la insistencia de mis tres hijas y mis dos hijos; me convencieron de que recibir el reconocimiento no implicaba claudicar ni arrendar mis principios ni reconocer a los charros y al gobierno; fue a escasas tres semanas de haber enviudado, luego de compartir casi sesenta años de convivencia con Carmen, mi compañera de siempre. A fin de cuentas sólo cumplí con mi trabajo como lo debe hacer cualquiera y nada más, no creo que tal cosa pueda resultarle interesante a alguien que no sea yo mismo y posiblemente a mis hijos y nietos, a mi familia, pues.

Y PESE A ACCIDENTES Y ASEGUNES LA MÁQUINA SIGUIÓ PITA Y PITA, CAMINANDO

¡Qué no viví en más de cincuenta años de vida entre rieles! Cosas buenas, malas y regulares. Desde pleitos por la defensa de mis derechos como trabajador ante jefes autoritarios e ignorantes, desconocedores de los reglamentos y los manuales, hasta pleitos con mi propia tripulación porque no trabajaban responsablemente y no cumplían con la ley, que es lo único que debe tener en cuenta cualquier trabajador a la hora de cumplir con lo suyo: las normas que orientan sus labores. Claro que también recuerdo con mucho gusto la infinidad de situaciones gratas, de camaradería y muestras de honestidad de los compañeros, las bromas entre nosotros, en nuestro propio léxico de ferrocarrileros, malhablados si se quiere pero sinceros en el trato diario del trabajo duro (como considero yo debe ocurrir en otros gremios, por supuesto). No me puedo quejar en este aspecto, porque tuve grandes amigos en el *ferro*; en él obtuve a los mejores de ellos, quienes me dieron más de una vez muestras de ser honestos y valiosos como personas, trabajadores y luchadores sociales, y ahí está su participación en el movimiento y frente a los charros de la calaña de Gómez Z., Peralta Vargas y Víctor Flores, como ejemplo y demostración de lo que digo. *N'ombre*, hijo, si las cosas nunca se nos dieron fácil a quienes trabajábamos con apego a la ley y defendiendo nuestros derechos frente a charros y empresa, ya que éstos todo lo querían arreglar mediante componendas y fuera de la ley. No, si tuvimos que dar la lucha por todos lados para ganarnos el respeto, pero lo logramos, aunque no fue sencillo; incluso en los años finales, cuando ya estaba viejo, siendo el número uno en el escalafón de la División y viviendo ya en el puerto de Veracruz porque de aquí salía mi corrida, todavía tuve problemas con algunos tipos irresponsables en el cumplimiento de sus labores y mal intencionados como gente, de esos que buscan siempre cómo aprovecharse del prójimo cuando consideran que este es más débil que ellos y no va a poder defenderse de sus agresiones.

Con uno de éstos tuve que lidiar en mis últimos años de conductor y cuando había ya pensado en la jubilación.

Era maquinista, le apodaban el *Menso* (no me acuerdo ahorita de su nombre) y lo asignaron a mi corrida durante un tiempo. Tendría unos treinta y tantos años el muchacho, le gustaba entrarle al trago y... bueno, todos sabemos que eso no es malo, que a cada quien le gusta lo que le gusta y debe respetársele el gusto. Lo malo fue que a este hombre le dio por tomar en el camino y ahí empezaron los *asegunes*. En una ocasión me llegó el tufo del licor y lo primero que hice fue no dejarlo subir a la máquina, entonces se me puso al brinco, aprovechando que yo ya estaba viejo y dado a la chingada, y pensando que me iba a atemorizar; segundo, lo reporté por violar el reglamento y faltar a sus responsabilidades y pedí se asignara un relevo para terminar el itinerario de la corrida. El caso es que se abrió una investigación y este muchacho salió obviamente mal parado, porque por dondequiera que se le viera había cometido una falta y grave, ya que era el encargado de conducir un tren y de su sobriedad dependía la vida de todos los pasajeros y de la tripulación. No faltó la gente en el puerto que consideró que no debí reportarlo, porque a fin de cuentas era un compañero y que había que cerrar filas entre nosotros, que la falta no era tan grave, que eso sucedía en ocasiones, que etcétera, pero en mi concepto de la vida, en lo que pudiéramos llamar mi filosofía o mis principios, seguro estoy de que hice bien, que uno debe actuar siempre de la misma manera cuando de justicia y razón se trata, sin hacer distinciones ni concesiones de ninguna especie; aunque hubiera sido mi hijo, inclusive, mi hermano o alguien muy cercano a mí lo hubiera hecho igual. Lo que pasa es que la gente de la Sección 28 en el puerto es muy convenenciera, acomodaticia y deshonestona, que no duda en violar el reglamento y tapar a los irresponsables en aras de un espíritu de cuerpo mal entendido y corrompido, sin ética alguna; no en balde esta Sección ha sido y es nido de charros. El chiste es que la siguiente vez que vi al tal *Menso*, ya reasignado a mi tripulación, se dejó venir hacia mí muy gallo y amenazándome:

—Esto no se me va a olvidar —dijo—. Me las vas a pagar. Te voy a chingar, *pinchi* viejo. Ya vas a ver.

Le respondí que arriba del tren yo era su superior y tenía que trabajar derecho o cambiarse de corrida, si no le parecía. Además, que se cuidara de amenazarme porque lo volvería a reportar y lo denunciaría ante las autoridades correspondientes.

—¡Me vale madres! —dijo, pero no hizo nada más en ese momento.

Por ese entonces yo sabía que el tipo este llevaba las de ganar, porque yo estaba ya viejo y cansado. No le tuve miedo a él, sino que quise evitar la posibilidad de problemas a esas alturas de mi vida, cuando incluso era abuelo y ya andaba de salida. Sólo le conté del caso a mi esposa, como le contaba todo lo referente al trabajo cuando salía de lo normal; se lo dije como una anécdota y procurando no causarle preocupaciones. Pero tantos años de vida juntos hicieron que ella se diera cuenta de que lo del tal *Menso* era mucho más que una simple anécdota, por lo que le dijo a mi segundo hijo, el *Cuate* (Víctor Manuel se llama y le dicen así porque es cuate de una mujercita, María del Carmen) lo que había sucedido. Éste, que es muy atrabancado y estaba fuerte y jovencito (era futbolista profesional en los Tiburones Rojos) decidió ir a esperarme a la llegada del tren y enfrentar al camorrero.

—Este es mi viejo, cabrón, y no está solo, así que lo vas respetando o te va a ir muy mal conmigo. Te lo anticipo: si vuelves a amenazarlo o lo ofendes te voy a desgraciar. Vergüenza deberías tener por amenazar a un señor de su edad —le dijo, mientras lo empujaba contra la pared en el área donde estaban los casilleros para guardar nuestras cosas—. El otro, que era bravucón y ventajista, pero no tonto, dijo que estaba bien, ofreció disculpas y afirmó que no quería problemas con nadie. Sabía que llevaba las de perder y mejor reculó para salvar el físico.

Y santo remedio, jamás volvió a meterse conmigo. Pobrecillo, era muy corto de miras y de pensar, todo lo quería resolver a golpes, y cuando le salió al paso uno más rudo que él pues, entonces apareció el peine: le salió el cobre que le sale a todos los perdonavidas, quienes en

el fondo no son otra cosa que tipos pusilánimes que a la hora de la hora piden perdón al verse perdidos. Nunca se imaginó en la que se metía cuando me amenazó, por lo menos eso creo yo.

Accidentes tuve muchos, pero sólo dos fueron realmente graves y ninguno de todos en los que me vi envuelto fue por mi culpa.

En el que resulté más afectado fue cuando me quemé con gas. Ocurrió el 27 de julio de 1963 a las 20:15 horas, al llegar a la estación de Juanita con el tren local al sur, número 564, yendo de Tierra Blanca a Medias Aguas. En esta estación, que no contaba con energía eléctrica, había que descargar unos cilindros de gas que venían adentro de un vagón cerrado herméticamente; eran unos veinticinco o treinta tanques de veinte kilos, a uno de los cuales se le abrió la válvula con el movimiento del tren y se quedó encerrado todo el gas derramado. Al abrirlo para descargar, iluminándonos con nuestras lámparas de mano y un quinqué que llevaba el jefe de estación (Eusebio Sauré, era su nombre), el gas almacenado buscó la lumbre y se nos vino encima una bola de fuego como de unos quince o veinte metros de diámetro que salió y nos siguió, incendiando el carro que contenía los cilindros, el penúltimo del tren, pegado hacia atrás con el *caboose* y a doce carros vacíos hacia delante, así que era el número trece; el tren era chico porque ya habíamos dejado la mayoría de vagones en Rodríguez Clara. Yo salí corriendo y la bola de fuego me seguía, ya que el vacío de oxígeno que mi cuerpo dejaba la atraía, y corrí como quinientos metros hacia el norte, donde sabía que había una zanja con agua que desgraciadamente estaba seca. Pero quemado de cara y cuerpo y viendo que podía incendiarse el pueblo completo, como pudimos soltamos el *caboose* a mano y con ayuda de trozos de madera, e inmediatamente le ordené al maquinista que jalara el tren hacia adelante con la ayuda del único de los garroteros que no estaba quemado (los otros tres eran Othón Rubio, Lino Robleda y Enrique Zárate), para que lo alejaran uno o dos kilómetros porque el carro iba a explotar; para esto ya empezaba a llegar la gente del pueblo, a ver qué pasaba, y otros empezaban a correr para alejarse, temiendo

que se fuera a incendiar el pueblo, como había sucedido unos años antes en la ciudad de Tres Valles, cerca de Juanita. El caso es que se fue rápido la máquina, aprovechando la bajada, y unos tres o cuatro minutos después explotó en descampado. Hasta aquí yo estaba bien, pero de pronto sentí que el aire me pegaba y me dolía y ardía horrible todo el cuerpo. Fue entonces que llegó el hijo del jefe de estación y me dijo:

—Está usted muy quemado. Mi papá está tirado allá, del otro lado.

¡Y cómo no!, si él recibió el embate mayor porque llevaba en la mano la lámpara de petróleo y sufrió quemaduras de cuarto grado; murió al otro día por la mañana, ya en Tierra Blanca (él era de Achotal, cerca de ahí). Enseguida y como pude me comuniqué con un despachador y le dije lo que había sucedido.

—¿Qué te pasa? Estás temblando y no se te entiende bien lo que dices —me respondió.

Le dije que estaba yo quemado y me contestó que buscara un médico. Sólo había uno en el pueblo, y no estaba. Entonces en su casa improvisaron una especie de sanatorio de emergencia para atender a los quemados (había otros dos, un telegrafista de nombre Jorge Sánchez y un empleado del exprés que se llamaba Juvenal Lagunes); la señora sabía algo del asunto y empezaron a juntar agua con hielo en unas tinas y palanganas para ponernos compresas y meternos al agua. Yo había tomado ya todas las precauciones como responsable y le dije al maquinista que se fuera al siguiente escape (en un lugar que se llama Colorado), para que dejara los restos del carro incendiado y de ahí se fuera a Achotal, que era la siguiente estación, que le pidiera instrucciones al jefe de despachadores de Juanita en mi lugar porque a mí ya me estaba cargando el demonio; estaba yo muy quemado. Ya de ahí el jefe de despachadores se entendió con él, con el fogonero y con el garrotero que no se había quemado. Y les ordenó que sí, que llevaran el tren a Achotal, a unos quince kilómetros de Juanita, y regresaran con la máquina. Luego ordenaron que el tren se librara, que se metiera al escape y esperara el paso de El Meridano, un tren de pasajeros que venía de Coatzacoalcos hacia Tierra

Blanca (a donde yo había decidido que nos llevaran en lugar de a Matías Romero, que estaba más cerca pero no tenía un hospital tan bueno como el de mi ciudad, además de que todos éramos de ahí), para que éste tomara el *caboose* de nosotros con los quemados y nos llevara. ¡Fue horrible eso! El jefe de estación estaba muy mal. ¡Todos estábamos muy mal! Sólo nos habían bañado con agua de hielo y dado analgésicos. Nos fuimos y llegamos a Tierra Blanca como a las seis de la mañana, donde estaba todo listo para atendernos, y como a las siete *¡pa' su mecha!*, que voy mirando a mi viejita llorando; ella creía que ya estaba muerto, porque no le habían dado detalles; llegó con mi cuñado Carlos y con mi hijo mayor, que tenía nueve años. Luego, por las circunstancias del caso y con las investigaciones, se llegó a la conclusión de que los culpables habían sido el responsable del almacén, por embarcar los cilindros en un vagón cerrado y no en uno abierto como es debido, pues si hay fugas el gas se dispersa en el aire, así como los dueños de la gasera, por no utilizar válvulas seguras. Pasé seis meses hospitalizado, con quemaduras de tercer grado en cara, espalda, brazos y pecho, sin poder sostener ni una cuchara con las manos, ya que al separar el carro quemado prácticamente se me habían desecho; fui el último de los quemados que salió del hospital, los otros duraron alrededor de dos meses para ser dados de alta. Mi esposa se fue a vivir conmigo al sanatorio y tuvo que dejar de amamantar a mi hijita menor, Olga Ivanoa, quien sólo tenía seis meses al momento del accidente. Por cierto, hubo un tipo en las investigaciones, el jefe de trenes, que quería echarle la culpa a la tripulación, o a mí en concreto por ser el conductor, pero le demostré desde el hospital que ninguno de nosotros era culpable; una prueba fue mi lámpara de mano, de pilas, quemada, con lo que quedó en claro que no llevaba en las manos ningún quinqué, como sí lo llevaba el jefe de estación fallecido, a quien defendí también demostrando la culpabilidad de gaseros y bodegueros, porque si éstos hubieran estibado bien los tanques no se habría producido ningún incendio.

Un percance más ocurrió el 7 de marzo de 1949. A casi un mes de haberme casado, me llamaron para salir a Córdoba, transportando

treinta refrigeradores cargados con piña. Por entonces protegía yo una corrida de tren carguero directo, supliendo a un compañero enfermo. Salimos a las 16:00 horas con dos máquinas grandes, montañeras (así llamadas en nuestro argot, porque son especiales para subir pendientes con trenes muy pesados). El maquinista de la 1372 era el buen y querido amigo Luis Gutiérrez y el fogonero el no menos querido Martín Castillo Amador, uno de los mejores; el de la 1372 era mi tío Felipe García Pavón y el fogonero Prudencio Martínez; los garroteros eran una guerrilla de lujo: José Martínez Pavón, Antonio Reyna López y Severiano Méndez Beltrán, todos entre los veinticinco y los treinta años. Llegamos bien a Córdoba y retornamos al otro día manejando 25 furgones con cemento sólo con la máquina 1372, ya que veníamos de bajada en la pendiente, que tenía dos y medio grados de inclinación; el peso total era de 2 100 toneladas (cada carro pesaba 80, más lo que pesaba el *caboose*); revisamos todo e hice mi *check* de registro, viendo que sólo me afectaba el tren 201 de primera clase, calculando que lo encontraríamos en Presidio, a 35 kilómetros, lo que nos dejaba vía libre hasta ahí, en una pendiente descendente de 24 kilómetros desde Córdoba hasta Suchiles. Pero a los ocho kilómetros de viaje, en La Patrona, sentí un fuerte jalón (venía yo en el *caboose* escribiendo) y me fijé en el manómetro del aire, observando asustado que únicamente había treinta libras, las cuales al instante bajaron a cero (la presión correcta en la línea del tren es de noventa libras). Pensé en una posible rotura de alguna manguera, pero la deseché enseguida porque cuando esto ocurre el tren se detiene al operar de manera automática los frenos de aire, y en nuestro caso ocurría lo contrario: la velocidad aumentaba. Corríamos ya a 80 kilómetros por hora en una zona donde debe transitarse a 25. Me salí por una ventanilla del techo y me di cuenta de que mis compañeros ya habían notado que íbamos chorrreados; andaban a gatas sobre el techo de los vagones echando a andar los frenos de mano. Seguí a gatas hasta la máquina, aplicando los frenos de mano a cuatro carros. Al llegar Luis Gutiérrez me dijo que una de las bombas generadoras de aire para el manejo de los frenos se había que-

mado y otra se había parado. El fogonero, Martín Castillo, intentó activarlas poniendo en riesgo su vida y nada; de los frenos de agua ni hablar, eran ineficaces por el tonelaje del tren. Íbamos a unos 100 kilómetros por hora, a 5 kilómetros de Suchiles, donde había un puente como de 150 metros de largo en forma de S, con una curvatura de 12 grados. De pronto la velocidad empezó a descender, gracias a que los garroteros habían conseguido amarrar los frenos de mano de veinte furgones. Las ruedas iban al rojo vivo por la fricción de las zapatas contra ellas, y los lugareños dirían después que el tren se había incendiado, a causa de la humareda tan densa que se produjo. Entramos al puente a unos 50 kilómetros por hora, velocidad decorosa para ello. Sin embargo, a causa de la inercia llegamos a Omealca y en una pequeña compensación de 2 o 3 kilómetros nos detuvimos totalmente; la pendiente fuerte y nuestro pendiente y terror habían quedado atrás. Nos felicitamos unos a otros, procedimos a reparar las bombas, esperamos un tiempo para que las ruedas se enfriaran y luego nos arrancamos a Tierra Blanca, donde entregamos el tren sin novedad y... bueno, no tanto, porque dos terceras partes de las zapatas estaban quemadas a causa de los 35 kilómetros de terror que vivimos. Todavía hoy, al contarlo, se me enchina el “pellejo”.

Otro accidente ocurrió en una ocasión en la cual veníamos protegidos y con prioridad de vía por una regla que se llama “por órdenes de tren”, que nos deja correr y correr y los que vienen de frente tienen que librarnos el tiempo. Yo traía un tren cañero de Cerro Blanco, un lugar cerca de Córdoba al que íbamos a dejar caña y regresábamos en la madrugada a Tierra Blanca. Nos habían protegido con la regla porque querían que el tren llegara rápido; veníamos con las góndolas vacías para cargarlas de nuevo. Era de día y a los compañeros que venían de frente, de Tierra Blanca hacia arriba, se les olvidó el tiempo y chocamos en Camalote, en una curva del kilómetro 72 de Córdoba a Tierra Blanca. ¡Fue una pesadilla! Se mató el maquinista de ellos, Antonio Pintos Caballero, un buen muchacho de Tonalá, Chiapas; el fogonero alcanzó a tirarse y se salvó. Su máquina se encaramó en la nuestra como medio

cuerpo y murieron también dos de sus garroteros porque pretendieron, al final y dándose cuenta de que habían olvidado el encuentro,⁴³ meterse en un escape, pero no llegaron; José Antonio Nieto, el conductor, perdió una pierna. Luego del impacto me bajé con el único de mi tripulación que no estaba demasiado golpeado. Yo venía en el *caboose* terminando mi reporte, con un tipo acostado en una de las literas, empleado del ingenio y responsable de las góndolas, quien al chocar salió volando por la puerta trasera, yendo a caer, por fortuna, fuera de la vía y golpeándose solamente, ya que nuestro tren fue empujado hacia atrás varios metros; yo salí volando literalmente y me golpee de fea manera en la cadera. Nuestro maquinista y nuestro fogonero alcanzaron a tirarse recibiendo un duro golpe, no sin antes botar el aire de emergencia; yo precisamente me salvé porque sentí el aire de emergencia, supe de inmediato que estábamos en problemas y me asomé por la ventanilla en el momento del cabronazo, la góndola que iba pegada al *caboose* no se me vino encima gracias a que no se soltó, es decir, no se cortó, aunque, como ya dije, salí volando hacia atrás. De mis tres garroteros sólo uno estaba en buenas condiciones –los otros dos se encontraban muy heridos de la cabeza–, así que entre ambos nos fajamos, sacando a los compañeros del otro tren luego del carajazo y de percatarnos de que todos los nuestros estaban vivos. Pintos Caballero se murió en mis brazos unos quince minutos después de que lo bajamos de la máquina; me di cuenta de que estaba muy mal herido en cuanto me acerqué a él.

—Me duele mucho aquí –decía, señalándose el abdomen, donde tenía un agujero porque la palanca de inversión se le incrustó. Lo acostamos en una sombrita y... se fue. Era un muchacho bueno y muy responsable, chingaos, tendría unos treinta y tantos años.

—Qué tal, maestro –me decía siempre.

—Y por qué me dices maestro –le respondía yo.

43 Un encuentro es una orden que se les da a los trenes para que esperen el paso de otro que viene de frente y tiene prioridad de vía; el encuentro se da, por lo general, en alguna estación.

—Porque es usted mi maestro de comunismo –contestaba.

Fue muy feo; luego empezaron a llegar los familiares de muertos y heridos; fue horrible. Con la gente llegó mi primo Enrique Haaz Pavón en su carro.

—¡Vámonos! –dijo—. Carmen está muy mal, por eso vine por ti.

Y es que mi esposa estaba embarazada de los cuates. Le dije que no me podía ir porque tenía que esperar al jefe de trenes para que se hiciera cargo de todo. Unos minutos después llegó y le dije que ahí lo dejaba a cargo.

—¡Ándale!, dame tu libro, todos los datos y vete, porque Carmen está muy mal y a lo mejor se adelantan los cuates –dijo.

Me subí al coche y me fui a Tierra Blanca, donde encontré a mi esposa en casa de mi compadre Julio Borges y mi comadre Chepita Salomón. La tenían en un diván luego de que el médico la había asistido. Se puso a llorar, mi mamita, cuando me vio llegar.

—¡Creí que te habías muerto! –dijo llorando.

—Estoy vivo, mami, no te preocupes más –le dije y la abracé; yo también estaba llorando.

Ella decía eso porque la información que les llegó era en el sentido de que las máquinas se habían deshecho y de que había muchos muertos; por fortuna yo no había sido uno de ellos, pero quedé muy afectado por haber visto morir a tanta gente buena.

III. CONCLUSIONES

CABOOSE*

¿Qué resulta de este periplo en el terreno de lo histórico concreto, del acercamiento a un evento anclado en el medio siglo xx mexicano? Ciertamente estoy de que sobre las causas y los efectos generales, en términos políticos y económicos, del movimiento ferrocarrilero de 1958-1959 nada novedoso, nada que mueva a tocar las campanas a rebato para anunciar la buena nueva. Es más, siendo sincero y estricto y entrando en el terreno siempre evitado del *mea culpa*, de la autocrítica, puedo decir que este es un trabajo que le da la razón al Aguilar Camín de *La frontera nómada*, al que cuestiona nuestras filias nacionales por las derrotas, por, dice él, ser “un país inclinado a ponerse del lado del que cae, a reservar para sí la identidad del vencido”;⁴⁴ pero que también difiere del propio autor citado al reafirmar la pertinencia de hacer la crónica de las derrotas, en muchos casos de nuestras derrotas como nación y como grupos formados por individuos dentro de ésta. ¿Por qué? Sencillamente porque todo movimiento social en el amplio espacio de lo histórico concreto algo deja para el desarrollo político de cualquier país, para el avance en pos de una sociedad democrática y más justa en todos los sentidos y entendimientos, y porque asimismo casi siempre a las derrotas le preceden momentos de auge y cimentación de solidaridades, de festividad, donde los derrotados viven sus primaveras y veranos, cortos sí, pero que signan existencias y demuestran la posibilidad de que el estado de cosas en que están insertados no es inamovible; tales

* El *caboose* es el último vagón de un tren que cumple funciones de oficina y dormitorio; lleva en su interior escritorios, sillas, literas, baños y guardarropas. En la parte superior central hay una caseta cuadrangular desde donde se atisba todo el entorno. En su mayoría son de color amarillo.

44 Héctor Aguilar Camín, *La frontera nómada. Sonora y la Revolución Mexicana*, p. 10.

momentos devienen entonces en acciones y actos pedagógicos para todos sus participantes e involucrados.

Es en este sentido, pues, que el testimonio de don Manuel arroja uno de sus aportes en dos ámbitos: uno en el de lo social amplio, al entender que la cotidianidad del movimiento fue un acto educativo puramente cívico, que mostró a los trabajadores ferrocarrileros y a la mayoría de los habitantes de Tierra Blanca que la resistencia civilista frente a la represión e invasión del espacio diario de vida es tarea y derecho de ellos en su papel de ciudadanos, además de mostrar que no todos los ricos son iguales –aquí el caso de los comerciantes solidarios con la gente cambió la visión que de ellos tenía el entrevistado–; otro en el de lo familiar específico, al haberle aportado la certeza de que su actuar debería ser en pro de lo justo, convirtiéndose esto en una especie de guión de actuación vital heredado a su progenie y en el impulso de una ética muy particular en el trabajo y en sus relaciones con la vida toda. Y es precisamente por esto, por la enseñanza de que los seres humanos nos debemos a los demás, a que abrevé en tal cultura, la encarné y la volví patrimonio, que decidí transcribir el testimonio de este anónimo habitante del siglo xx mexicano, de un hombre de su tiempo que no eludió jamás los compromisos de ninguna índole –y quien en alguna ocasión me dijo, en unión de su compañera, que la crítica había que ejercerla frente a todo y frente a todos, pero que también debía ejercerse igualmente y con humildad la autocrítica–, de un buen ser con quien tuve diferencias de forma pero nunca de fondo.

Don Manuel falleció el 18 de febrero del 2003 en el puerto de Veracruz luego de haber dejado en orden todo lo que su andar le exigió y, hasta donde sé, sin asignatura pendiente alguna con la vida.

IV. APRETADA BITÁCORA DE UN RECORRIDO ESTACIÓN POR ESTACIÓN

CRONOLOGÍA DEL MOVIMIENTO

1958

Febrero

La Sección 15 del Distrito Federal demanda a la dirección nacional que solicite aumento de salario y obtiene apoyo de todas las secciones del país. Se convoca a una reunión nacional de representantes para antes del 30 de abril.

Mayo

El día 2, rebasando a la dirección sindical, encabezada por Samuel Ortega Hernández, se forma la Gran Comisión pro Aumento de Salarios, al frente de la cual queda José María Lara, quien traiciona al movimiento, nombrándose en su lugar a Demetrio Vallejo Martínez. Se demanda un aumento de 350 pesos mensuales. Ante ello, los dirigentes del sindicato se reúnen y solicitan un aumento de entre 150 y 200 pesos, según se vayan revisando los contratos.⁴⁵ El gerente Roberto Amorós les informa que responderá en sesenta días.

La Sección 13 de Matías Romero, Oaxaca es la primera en rechazar el plazo de la gerencia y la propuesta de los 150 a 200 pesos e impulsa la discusión para la formulación del denominado Plan del Sureste, en el que quedarían contempladas las condiciones y las demandas en torno de

45 Campa señala la primera cantidad y Escobedo y Ortega la segunda.

las cuales se articularía el movimiento; participan en su elaboración de manera destacada los trabajadores de Tonalá, Chiapas; Coatzacoalcos y Tierra Blanca, Veracruz. Se insiste en el aumento de 350 pesos, se destituye a los delegados considerados traidores, se emplaza al Comité Ejecutivo Nacional a que retome estas demandas y se informa que de haber represalias en contra de los trabajadores a partir del 26 de junio se llevarán a efecto paros de dos horas el primer día, cuatro el segundo y así sucesivamente hasta la solución de las demandas. El CEN rechaza la postura de los impulsores del Plan del Sureste y éstos entregan el emplazamiento de paros a la gerencia.

Junio

Al no haber respuesta satisfactoria a las demandas, se inician paros el 26, de las 10:00 a las 12:00 horas, y en tres días se generalizan.

Julio

El día 1 interviene el presidente Ruiz Cortines y acuerda otorgar un aumento de 215 pesos. El 8 renuncia el CEN y asume la secretaría general Salvador Quezada Cortés, quien ya era miembro del comité; los huelguistas dicen que es sólo una maniobra al verse en peligro de ser destituidos. La Gran Comisión pro Aumento de Salario convoca a la VI Convención Nacional Extraordinaria para el día 12, en la Sección 16 del Distrito Federal. En ella se elige un CEN con Demetrio Vallejo como secretario general. El gobierno no reconoce a este nuevo CEN sino al encabezado por Quezada. Se informa al gobierno que de no reconocer al nuevo comité habrá paros de dos horas el primer día, cuatro el segundo y así sucesivamente, a partir del día 26.

Interviene el secretario de gobernación, Ángel Carvajal, buscando mediar; sólo hay paro el 26, pero no se llega a acuerdo alguno y el 31 se reinician los paros.

Agosto

El día 2, luego de ser declarados ilegales los convencionistas, hay aprehensiones en contra de los más conocidos líderes, el ejército toma locales sindicales e instalaciones en todo el país, se menciona que hay muertos en las Secciones 15 y 3 sin precisar el número de ellos. Vallejo convoca a paro nacional, el cual se lleva a efecto. Hay reuniones, a partir del día 4, entre Vallejo y Amorós con la presencia de Quezada y Salomón González Blanco, subsecretario del Trabajo; se llega a un acuerdo el día 6: aumento de 215 pesos mensuales, reanudación de actividades el día 7 a partir de las 00:01 horas y elecciones del CEN entre el 7 y el 22; los huelguistas insisten en que el aumento vaya directamente al tabulador y 16.66% en prestaciones. Las elecciones son ganadas por los vallejistas en un proceso sin contratiempos; incluso se suspenden antes de que voten todos los trabajadores a causa de la enorme diferencia de votos a favor de Vallejo y su comité, quienes toman posesión el 27, en un ambiente de linchamiento orquestado desde los medios masivos de información, que fue creciendo y no decayó durante el tiempo que estuvieron a cargo de los destinos del sindicato; por otro lado, los vallejistas contaron con la solidaridad irrestricta de profesores y electricistas.

José G. Escobedo, quien por entonces era reportero del diario gubernamental *El Nacional*, afirmó: “Tuvimos a Vallejo y los suyos en vela. No dormían. Las notas periodísticas nuestras significaban para ellos sorpresa tras sorpresa. A aquel le seguíamos los pasos, captábamos cada error que cometía y lo hacíamos del conocimiento público[...]. Nuestra labor fue y sigue siendo de mexicanos contra los llamados comunistas”.⁴⁶

Según sus propias palabras, era miembro de “un grupo hermético llamado FUFU, que quiere decir Fraternidad Única de la Fuente Obrera;”⁴⁷ él mismo dice que fue decano del grupo y que junto con los reporteros

46 José G. Escobedo, *Paros y huelgas (caos ferrocarrilero)*, p. 75.

47 *Idem*.

de *El Universal*, *Excélsior*, *El Universal Gráfico*, *La Prensa*, *Zócalo*, *Últimas Noticias* y los diarios de la cadena García Valseca llevaron a cabo la campaña en contra del movimiento. Vale recordar que se vivía en plena guerra fría y que el macartismo reinaba en los Estados Unidos; es importante ubicar en ese contexto la labor de los medios de información masiva en contra del movimiento e insertar en el mismo las opiniones de Valentín Campa, quien afirma:

...pocos días después de la represión general de marzo del 59 contra los ferrocarrileros, Renato Leduc escribió un artículo en la revista *Siempre!* en el que, entre otras cosas, decía que él había obtenido un dato de fuente muy autorizada en el sentido de que unas semanas antes de la represión había llegado a México, a disposición del gobierno federal, un experto de la CIA para asesorar a éste en la represión contra los ferrocarrileros. Era un perito en provocaciones y en rompimientos de huelgas. El nombre de este agente de la CIA era Dean Stephanski. Esta información causó una gran sensación y nunca fue desmentida por el gobierno.⁴⁸

Leduc dijo que la información la publicó él porque el gobierno impidió que cualquier medio la diera a conocer y que a él se lo dijo Francisco Pérez Ríos, dirigente charro de negra memoria para los electricistas.

Diciembre

El Comité Ejecutivo Nacional encabezado por Demetrio Vallejo, acompañado por Gilberto Rojo Robles, Antonio Meza Antúnez, Antonio Sánchez Rodríguez, Lauro Bonilla Guzmán, J. Trinidad Estrada, Jesús Rangel Maldonado, José Mata Márquez, Roberto Gómez Godínez, Arsenio Villarreal, Francisco Delgado, Francisco Contreras Coss, Antonio Díaz Amezcua, Francisco Berlanga y Fausto Sigala Ontiveros, le presenta al

48 Valentín Campa, *op. cit.*, p. 252.

presidente entrante, Adolfo López Mateos, una propuesta para reajustar las tarifas de transporte, que eran muy bajas y sólo beneficiaban a las compañías extranjeras, sobre todo estadounidenses, y perjudicaban a la empresa; por ejemplo:

En marzo de 1954 el mineral concentrado que pagaba \$ 86. 50 por tonelada a un puerto o frontera, cubría en realidad una cuota de dólares, 10. La devaluación de abril del mismo año, que fue de 44.5%, debiera haber elevado las tarifas en la misma proporción. Sin embargo el mineral [siguió] pagando la misma cuota, que [representaba], para el exportador, solamente 6.92 dólares, es decir, que las empresas mineras norteamericanas [habían] tenido una utilidad extra de 3.08 dólares (o sean \$ 38.50) por tonelada que, según datos de la empresa de los ferrocarriles sobre el volumen de las exportaciones comprendidas en las clasificaciones que no tuvieron aumento de tarifas, significaron un regalo a las empresas extranjeras (1956) de \$ 602 000 000.00 en números redondos.⁴⁹

Es nombrado Benjamín Méndez como nuevo gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México.

1959

Enero

Se llevan a cabo reuniones entre el Comité Nacional y el secretario de Patrimonio Nacional, Eduardo Bustamante, pero no se llega a acuerdo alguno.

Febrero

El sindicato emplaza a huelga para el día 25 por supuesto incumplimiento; se insiste en 16.66% sobre los 215 pesos y se demanda fondo de

49 Santos Bárcena, *La realidad en los ferrocarriles de México*, p. 3.

ahorro (10% aportado por la empresa y 5% por el trabajador), viviendas o \$10.00 de ayuda para renta, atención médica y medicinas para los familiares de los trabajadores, así como el reajuste de las tarifas que beneficia a las compañías extranjeras. No se llega a ningún acuerdo y estalla la huelga. A las doce horas de haberse iniciado es declarada inexistente y se fija un plazo de 24 horas para reanudar labores. El día 26 se llega a un acuerdo y se levanta la huelga. Se pide que dicho acuerdo no sólo beneficie a los trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México (FFCC), sino también a las empresas chicas; el gobierno no acepta. Los diputados priístas Ignacio Aguirre, Heriberto Béjar y Manuel Moreno Béjar acusan a Vallejo de estar manejado por la embajada soviética. Los trabajadores del Ferrocarril Mexicano, del Pacífico y de la Compañía Terminal de Veracruz emplazan a huelga, por las mismas demandas sustentadas por los FFCC, para el 25 de marzo. López Mateos acepta otorgarles lo mismo que a éstos: el aumento salarial y la reparación de violaciones al contrato, pero no las prestaciones, cosa que el secretario del Trabajo, Salomón González Blanco, no acepta. Estalla la huelga el 25 en los ferrocarriles del Pacífico y el Mexicano; el 26, en la terminal de Veracruz, mismo día en que los FFCC hacen un paro de media hora en solidaridad, la Secretaría del Trabajo declara ilegal la huelga y la dirección se reúne con el secretario de gobernación, Gustavo Díaz Ordaz, proponiéndole levantar el paro si se solucionan las violaciones al contrato colectivo. El 27 empiezan los despidos y las aprehensiones en toda la república. El 28 se acuerda una reunión por la tarde, misma que no se efectúa porque a las 17:00 horas toman preso a Vallejo y al resto de los miembros del Comité Ejecutivo Nacional. Quedan despedidos más de nueve mil trabajadores. El ejército echa a las familias que viven en los carros campamento⁵⁰ y se inicia la persecución de huelguistas. La indignación por la represión a los familiares generaliza la huelga en todas las

50 Los trabajadores del servicio de vías son los responsables del mantenimiento y reparación de las mismas; dado que tenían que andar en el camino, sus familias los acompañaban en vagones acondicionados como viviendas.

empresas y el país se detiene porque los Ferrocarriles Nacionales de México contaban con 60 000 trabajadores, la Compañía Terminal de Veracruz con 1 000, el del Pacífico con 7 000, el Mexicano con 5 000 y Ferrocarriles Unidos de Yucatán con 1 500.⁵¹ Campa dice que los FFCC contaban con 85 000 y que entre las otras cuatro empresas se llegaba a los 13 700.⁵²

Son tomadas por tropas federales las instalaciones y los locales sindicales, y golpeados y encarcelados cientos de trabajadores en todo el país, y en los principales centros ferrocarrileros los militares imponen su ley; trabajadores afines a la gerencia y progubernamentales, apoyados por los federales, toman el local del CEN en avenida Hidalgo 59. La empresa fija como plazo máximo para el retorno al trabajo el 5 de abril.⁵³

Abril

El día 2 se difunde por prensa, radio y televisión que la huelga fue instrumentada por dos diplomáticos de la Unión Soviética, quienes son expulsados del país.⁵⁴ A partir del 5 de abril empiezan a retornar los trabajadores a sus labores cotidianas.

Las secciones de todo el sureste resisten e inician el retorno hasta el día 12. El día 23⁵⁵ una raquílica VII Convención Nacional Extraordinaria desconoce a Vallejo y elige a un nuevo comité, con Alfredo A. Fabela a la cabeza por poco tiempo para cederle la estafeta a Luis Gómez Zepeda quien iniciará, con el apoyo gubernamental, una larga era de corrupción⁵⁶ y terror en contra de los trabajadores, que no terminará

51 José G. Escobedo, *Paros y huelgas (caos ferrocarrilero)*, pp.128-129.

52 *Ibid.*, p. 246.

53 Humberto Musacchio dice que el día 3. *Diccionario Enciclopédico de México*, p. 1313.

54 Vale aquí recordar lo afirmado por Renato Leduc acerca de la participación de la CIA en apoyo del gobierno.

55 Humberto Musacchio afirma que el día 15. *Op. cit.*, p. 1312.

56 José G. Escobedo señala que en 1959 el total mensual por cuotas sindicales de los trabajadores ascendía a 2 millones y medio de pesos, *ibid.*, p. 55.

más que con la liquidación, a fines de los años noventa, de la empresa. Demetrio Vallejo Martínez permaneció once años en la cárcel. La demanda de su liberación y la de Valentín Campa se convirtió en un estandarte para todos los movimientos sociales subsecuentes, principalmente para el movimiento estudiantil de 1968. En 1970, mediante un decreto de amnistía, ambos fueron puestos en libertad.

BIBLIOGRAFÍA

- ACEVES LOZANO, Jorge (comp.). *Historia oral*. Instituto Mora/UAM, México, 1993.
- ADLER-LOMNITZ, Larissa, Rodrigo Salazar Elena e Ilya Adler. *Simbolismo y ritual en la política mexicana*. Siglo XXI Editores, México, 2004.
- AGUILAR CAMÍN, Héctor. "Las constantes históricas del Estado mexicano", *Historias*. Núm. 3, INAH, México, 1983.
- . *La frontera nómada. Sonora y la Revolución Mexicana*. Siglo XXI Editores, México, 1977.
- AGUILAR CAMÍN, Héctor y Lorenzo Meyer. *A la sombra de la Revolución Mexicana*. Cal y Arena, México, 1989.
- AGUILAR MORA, Jorge. *Una muerte sencilla, justa, eterna. Cultura y guerra durante la Revolución Mexicana*. ERA, México, 1990.
- AZAOLA GARRIDO, Elena. *Rebelión y derrota del magonismo agrario*. SEP/FCE, México, 1982.
- BÁRCENA, Santos. *La realidad en los ferrocarriles de México*. Ediciones del Comité Orientador Campesino Obrero, México, 1958.
- BARNET, Miguel. *Biografía de un cimarrón*. Siglo XXI Editores, México, 1968.
- BATAILLON, Claude y H. Rivière D'Arc. *La Ciudad de México*. Col. SepSetentas, SEP, México, 1979.
- BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ, Carmen y Ricardo Corzo Ramírez. *Colección de leyes y decretos de Veracruz, 1824-1919 (XIV)*. Universidad Veracruzana, Xalapa, Veracruz, 1997.
- BORGES, Jorge Luis. *Historia universal de la infamia*. Emecé, Buenos Aires, 1989.
- BRAUDEL, Fernand. *La historia y las ciencias sociales*. Alianza, Madrid, 1974.
- CAMPA, Valentín. *Mi testimonio. Memorias de un comunista mexicano*. Ediciones de Cultura Popular, México, 1978.
- CASTAÑEDA, Jorge. *La herencia. Arqueología de la sucesión presidencial en México*. Alfaguara, México, 1999.

- COCKCROFT, James D. *Precursores intelectuales de la Revolución Mexicana*. Siglo XXI Editores, México, 1971.
- COLLADO HERRERA, Ma. del Carmen. “¿Qué es la historia oral?”, Graciela de Garay (coord.), *La historia con micrófono*. Instituto Mora, México, 1994.
- CÓRDOVA, Arnaldo. *La formación del poder político en México*. ERA, México, 1993.
- CURTIS Jr., L. P (coord.). “De las imágenes y la imaginación en la historia”, *El taller del historiador*. FCE, México, 1975.
- EBERGENYI, Ingrid. “El surgimiento del sindicato de trabajadores ferrocarrileros”, *Historias*. Núm. 7, INAH, México, 1984.
- ESCOBEDO, José G. *Paros y huelgas (caos ferrocarrilero)*. Publicaciones del FUFO, México, 1960.
- ESPÍNDOLA MATA, J. *El hombre que lo podía todo, todo, todo. Ensayo sobre el mito presidencial en México*. Colmex, México, 2004.
- EZLN. *Documentos y comunicados*. Era, México, 1994.
- GARAY, Graciela de. “La historia oral de las elites”, Graciela de Garay (coord.), *La historia con micrófono*. Instituto Mora, México, 1994.
- GARCÍA DE LEÓN, Antonio. *Resistencia y utopía. Memorial de agravios y crónica de revueltas y profecías acaecidas en la provincia de Chiapas durante los últimos quinientos años de su historia*. ERA, México, 1985.
- GARCÍA MÁRQUEZ, Gabriel. *Vivir para contarla*. Diana, México, 2002.
- GONZÁLEZ, Luis. “El match Cárdenas-Calles o la afirmación del presidencialismo mexicano”, *Relaciones*. Vol. 1, núm. 1, 1980.
- _____. *Todo es historia*. Cal y Arena, México, 1989.
- HERNÁNDEZ CHÁVEZ, A. (coord.). *Presidencialismo y sistema político. México y Estados Unidos*. FCE/Colmex, México, 1994.
- INEGI. *División territorial del estado de Veracruz-Llave de 1810 a 1995*. México, 1997.
- LÓPEZ PORTILLO, F. *Estado e ideología empresarial en el gobierno alemanista*. UNAM, México, 1995.
- LOYOLA, Rafael (coord.). *Entre la guerra y la estabilidad política. El México de los 40*. Conaculta/Grijalbo, México, 1986.

- MARVÁN LABORDE, I. *¿Y después del presidencialismo? Reflexiones para la formación de un nuevo régimen*. Océano, México, 1997.
- MEDINA, Luis. *Historia de la Revolución Mexicana, 1940-1952. Civilismo y modernización del autoritarismo*. Colmex, México, 2002.
- MEDIN, T. *El sexenio alemanista*. ERA, México, 1990.
- MENDIOLA, Alfonso. “Los relatos de la conquista como textos de cultura”, Mario Camarena Ocampo y Lourdes Villafuerte García (coords.), *Los andamios del historiador. Construcción y tratamiento de fuentes*. AGN/INAH, México, 2001.
- MONSIVÁIS, Carlos. “Notas sobre el Estado, la cultura nacional y las culturas populares en México”, *Cuadernos Políticos*. Núm. 30, México, 1981.
- MUSACCHIO, Humberto. *Diccionario Enciclopédico de México*. Andrés León, México, 1989.
- ORTEGA AGUIRRE, Maximino. *El movimiento ferrocarrilero, 1958-1874*. Tesis de licenciatura, Facultad de Ciencias Políticas y Social, UNAM, México, 1977.
- PÉREZ HERRERO, Pedro. *Región e historia en México (1700-1850)*. Instituto Mora, México, 1991.
- RIVERA FLORES, Antonio. “UGOCM, 1946-1952”, *Memorias sobre el encuentro del movimiento obrero*. UAP, Puebla, 1980.
- TUTINO, John. “Rebelión indígena en Tehuantepec”, *Cuadernos Políticos*. Núm. 24, ERA, México, 1980.
- VALADÉS, J. C. “La unidad nacional”, *Historia general de la Revolución Mexicana*. 10, SEP, México, 1985.
- WOMACK Jr., John. *Zapata y la Revolución Mexicana*. Siglo XXI Editores, México, 1969.

ANEXO DOCUMENTAL

EN NOMBRE DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO

y como Encargado del Registro Civil en este Municipio, hago saber a los que la presente vieren y certifico ser cierto que, a foja 2 del libro número uno correspondiente al año de 1944 que lleva esta Oficina del Reg. se encuentra un acta del tenor siguiente:

Nº 44053



SECRETARIA DE GOBIERNO

DIRECCION GENERAL DE GOBERNACION

Estado Libre y Soberano de Veracruz-Llave

ESTA HOJA VALE DOS PESOS

Para Constituir de las Actas del Estado Civil de la Entidad Federativa de Veracruz-Llave

EDICION 1976

Al Margen: Acta número -57 -NACIMIENTO del ADULTO: de nombre MANUEL GARCIA AMADOR, que nació el día 7 de Noviembre de 1918-Hijo legítimo del señor Eduardo García L., y de la señora María Esther Amador -finados - Mexicanos -Católicos-En lo lugar simple-Huellas digitales .-Al Centro:En la Ciudad de Tierra Blanca, Estado de Veracruz, siendo las 12 doce horas del día 8 ocho de Febrero de 1944 mil novecientos cuarenta y cuatro, ante mí, ERNESTO GARCIA FERRO, Presidente Municipal Encargado de la Oficina del Estado Civil, de este Municipio, compareció el señor Maximino Pavón Amador, casado vecino de esta Ciudad, de 64 sesenta y cuatro años de edad y originario de Quechuleón, de esta Municipalidad y de Oficio Comerciante y presentó a un adulto vivo de nombre MANUEL GARCIA AMADOR, para su inscripción que nació el día 7 siete de Noviembre de 1918 mil novecientos diez y ocho, hijo legítimo de los señores Eduardo García Ley y María Esther Amador, ambos finados, sobrino del compareciente quién pide para cumplimentar lo dispuesto por la Ley que se haga constar su nombre en la presente acta. Son sus abuelos paternos el finado Santiago García y la señora Ricarda Lobillo y maternos el señor José María Amador y Florencia Solís ambos finados.-Fueron testigos de este acto los señores Abraham Ocho y Eulpidio Ortega, ambos de esta vecindad, Empleados Municipales, el primero originario de esta Ciudad, casado de 48 cuarenta y ocho años de edad, con domicilio en la avenida Libertad número 125 ciento veinticinco, el segundo originario de Cotaxtla, Veracruz, soltero de 27 veintisiete años de edad con domicilio en Progreso número 59 cincuenta y nueve.-Quienes manifestaron bajo protesta de decir verdad conocer al compareciente y que es de nacionalidad mexicana.-Leída esta acta y conformes con ella firman Doy Fé.- El Presidente Municipal Encargado de la Oficina del Estado Civil.-Firma ilegible de ERNESTO GARCIA FERRO, -Maximino Pavón A.-E. Ortega H. -A. Ochoa.-Rd-bricas.

Es copia fiel sacada de su original que a pedimento de parte interesada se expide la presente en la Ciudad de Tierra Blanca, Estado de Veracruz, a los siete días del mes de Diciembre de mil novecientos setenta y seis.



OFICIAL ENC. DEL REGISTRO CIVIL

E. de D. TELESPORO CRUZ JIMENEZ

Q. F. R.

Acta de nacimiento de don Manuel García Amador.

SEÑOR Manuel García Amador.

(Nombre del esposo)

SEÑORA Carmen Niño Chacón.

(Nombre de la esposa)

En nombre de la Ley, de la Sociedad y de la Patria, DECLARO a ustedes unidos en legítimo matrimonio, con todos los mutuos derechos y deberes que impone esta Institución, que es el único medio lícito y moral de perpetuar la especie y fundar la familia. Esta constituye la base de la organización social y en particular de la comunidad mexicana; y es preciso que ustedes la conserven sobre cimientos firmes, y la defiendan de los peligros que puedan amenazar su estabilidad.

El matrimonio es también el único medio lícito y moral de que se integre debidamente la existencia del individuo, que no puede bastarse en todo a sí mismo, porque está sujeto a la necesidad de formar un hogar, buscando simpatía, comprensión y ayuda.

El marido dará a su esposa dirección, apoyo, alimento y lo demás que sea necesario para la vida, tratándola en todas las ocasiones con benevolencia y cariño.

Por su parte, la esposa prestará a su marido obediencia, asistencia, consejo y consuelo, tratándolo siempre con amor y con la consideración consiguiente al que es su sostén y su defensa.

Los dos se deben siempre fidelidad, respeto, confianza y ternura; y procurarán que todo lo legítimo y noble que el uno espere del otro, se vea realizado en la unión. Deben atenuar sus faltas y errores y tener más en cuenta sus cualidades y virtudes; cuidando de que los lazos que los unen sean cada vez más firmes, y evitando todo lo que envilece y degrada a los esposos.

Ambos deben prepararse con la cariñosa y mutua corrección de sus defectos para ejercer dignamente la excelsa magistratura de padres de familia, a fin de que sus hijos encuentren en ellos, buenos ejemplos y una conducta apropiada para servirles de modelo; recordando siempre que la felicidad o desventura de los hijos será la recompensa o el castigo, la ventura o la desdicha de los padres.

Ustedes deben tener presente, asimismo, que la Sociedad reconoce, alaba y considera a los buenos esposos y padres y censura y desprecia a los que no lo son, doliéndose de haber consagrado con su autoridad la unión de las personas que no saben corresponder a los importantes fines de la familia, con la cual toda sociedad civilizada trata de proteger sus más caros y fundamentales intereses.

Tehuacan, Puebla, México, Febrero 5/1949.

Lugar y fecha

Acta de matrimonio de don Manuel García Amador
y doña Carmen Niño.

Estados Unidos Mexicanos



Estado de Veracruz - Llave.
Municipio de Tierra Blanca.



El que suscribe, Profr. Carlos Cruz Palma,
Director de la Escuela Primaria Elemental y Superior
"Benito Juárez"

Certifica: que la alumna
Carmen Niño

concluyó su Instrucción Primaria Superior, resultando aprobada
en todas las Actividades que prescribe el Programa de Educación
relativo, actualmente en vigor.

Y, ejerciendo un precepto de Ley, se expide el presente
Certificado de Educación Primaria Superior, en la ciu-
dad de Tierra Blanca, Ver., a los dos días del mes de
Diciembre de mil novecientos treinta y ocho.

Registrado bajo el
Núm.

Folio Núm.
del libro respectivo.

El Director,

Carlos Cruz Palma

No. No.

El Inspector Técnico Escolar,

[Signature]
Certificado de Educación Primaria Superior, expedido a favor de la alumna
Carmen Niño.

Certificado de estudios de doña Carmen Niño.



Estado Libre y Soberano de Veracruz-Plave

Escuela

Primaria Superior "Leona Vicario"

El Director que suscribe,

Certifica:

Que según constancias que existen en este Plantel, el joven Manuel García Amador terminó su Educación Primaria Superior habiendo sido Abrobado en todas las actividades que señala el Programa en vigor para las Escuelas Urbanas del Estado.

Lo que se hace constar para los usos que convengan al interesado

Tierra Blanca, Ver., a los 30 días del mes de noviembre de 1935.

Vo. Bo.,
El Inspector Técnico-Escolar de la Zona,

R. M. Velázquez

Carlos Cruz V.

Certificado de estudios de don Manuel García Amador.



Foto de don Manuel García Amador y doña Carmen Niño en Veracruz.

Tierra Blanca, Ver., Febrero 21 de 1949.
Exp. NI--2--175.

Sr. Supte. de División,
Presente.

Adjunto al presente en cuadruplicado, Formas P-4 -
que llené el Garrotero de Camino asignado al mercado de --
Trenes Directos en forma definitiva, sobre MANUEL GARCIA -
AMADOR, quien solicita pase de obsequio para él (30) y para
su esposa Sra. Carmen Niño de García (23) de Matamoros a -
Querétaro, Gro. y regreso, suplicándole en debida.

Manuel Rodríguez
Manuel Rodríguez
Ayudante Supte. de División

409.
Incls.
cc: Sr. Manuel García Amador,
Garrotero de Camino, Pte.

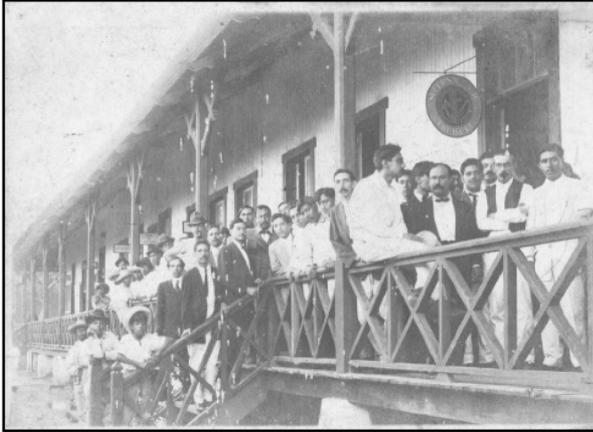
Solicitud de pase para doña Carmen Niño.



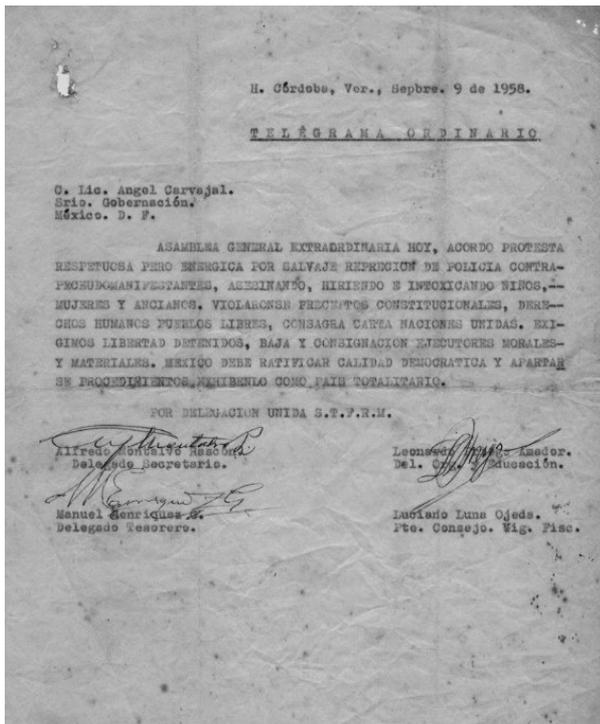
Estación de ferrocarril en 1930. Fondo Comisión Avalúo e Inventarios. Fototeca: CONACULTA/CNPPCF/CEDIF.



Hotel y restaurante de la estación de Tierra Blanca, Veracruz, 1930. Fondo Comisión Avalúo e Inventarios. Fototeca: CONACULTA/CNPPCF/CEDIF.



Oficinas de la estación de ferrocarril, en Tierra Blanca.



Telegrama ordinario para Ángel Carvajal, secretario de Gobernación, septiembre 9 de 1958.



SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA
REPUBLICA MEXICANA

SECCION NUM. 25

SRIA. LOC AJUSTES TRENES

AVE. LIBERTAD No. 54
TIERRA BLANCA, VER.

CITE NUESTRO EXPDTE

OCTUBRE 21 De 1958.

25-EL-340.

Eres. Octaviano Silva Barbera.
 Pacondo Ortega Rosas.
 Heliodoro Navarrete.
 Manuel García Amador.
 Carroteros de camino.
 Presentes.

Estimados compañeros:-

Con objeto de que se sirvan estudiar, para modificarlas en nuestro beneficio, las Particularidades del Contrato de Trenistas, en lo que respecta a nuestra Especialidad, les estimaré se sirvan ponerse de acuerdo para que a partir del día 23 del actual se reúnan en nuestras Oficinas Sindicales, comunicándoles que desde esa fecha, quedarán relevados de sus corridas y sus sueldos que dejan de percibir en la Empresa, se les pagarán mediante aportación que a prorrata hagan todos nuestros compañeros .

Esperando presten su mejor colaboración en la comisión que les es conferida, me repito de ustedes

Praternalmente.
" SIEMPRE UNIDOS "


EUSEBIO CRUZ RODRIGUEZ.
RTE. LOC. AJTS. CARROTEROS.

cc:- Sr. Francisco Escalante R.
 Srio. Local.-Presente.
 Regándole solicitar permiso sindical a favor de los compañeros
 indicados.
cc:- H. Com. Loc. de Vigilancia.-Presente.
cc:- Srio. Loc. A. Trenes.-Presente.

Oficio de comisión sindical, octubre de 1958.



SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA
REPUBLICA MEXICANA

SECCION NO. 25

SECRETARIA LOCAL

AVE. LIBERTAD No. 54

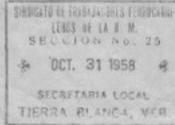
TIERRA BLANCA, VER

CITE NUESTRO EXPDTE

Noviembre 3 De 1958

25- PL- 225-K1

Sr. Sóstenes Sandria C.,
Ayde. del Supdte. S.F.
Presente.



Muy señor mío:

Solicito a usted de manera atenta, conceda permiso -
para mi representado Manuel García Amador, Carrotero de camino -
a partir del día 3 del presente mes y para reportarlos tan ---
pronto terminen de la Comisión sindical que les confirió esta ---
Organización.

Muy agradecido por su atención, me suscribo de un-
ted.

Atentamente,

FRANCISCO ESCOBAR R.
SECRETARIO LOCAL

FER-s.
c.c. Sr. Tomador de Tiempo Trenes,
c.c. Sr. Ayte. Local por Carrotero de camino,
c.c. Sr. Manuel García Amador - Presentes.

Oficio de comisión sindical, noviembre 3 de 1958.

Tierra Blanca, Ver.; Septiembre 7 de 1930.

Se. R. Ganata,
Ing. Residente,
Prosepeya.

De conformidad acuerdo tomado entre Empresa F.F.C.C.M., sus tales representantes y Sindicato, se permite recomendar a Ud. a los Srros. Félix Herrera Urbina, Manuel García Amador y Emilio Hernández Aullá, a fin de incluirlos en la cuadrilla que se va a formar al turno 9 del establo, siempre que requiera asistencia donde sean necesarios sus servicios, publicándose en su caso informado el respectivo.

Acreditamiento
Por la Lucha de Clases.

M. HERRERA URBINA
M. GARCÍA AMADOR
E. HERNÁNDEZ AULLÁ

C.C.P. Interesado.

*Revisado 9-7-30
M. H. G.
@H-1*

Oficio de inclusión a una cuadrilla de trabajo,
septiembre 7 de 1930.

D-18 (MISC. 824)

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DEPARTAMENTO DE INSTRUCCION

Tierra Blanca, Ver. Mayo 10 de 1943.

LUGAR Y FECHA
Exp. 78-8595

Constancia de Examen Oral Práctico.

En T. Blanca, Ver. a 10 de Mayo de 1943.

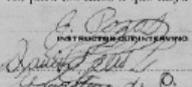
el Señor MANUEL GARCIA AMADOR,-----

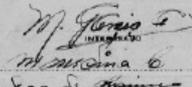
sustentó Examen Oral Práctico sobre Reglas de Transportes
y Frenos de Aire.-----

para el puesto de CARROTERO.

ante los Sinodales que firman al calce, habiendo sido APROBADO -----

----- por lo que se extiende la presente constancia para los fines a que haya lugar.


 SINODAL: FIRMA Y TITULO.


 SINODAL: FIRMA Y TITULO.

SINODAL: FIRMA Y TITULO.

SINODAL: FIRMA Y TITULO.

M. H. G.

JEFE DEL DEPTO. DE INSTRUCCION.

Constancia de examen oral práctico sobre reglas de
transporte y frenos de aire, mayo 10 de 1943.

CORREGRAMA: Tierra Blanca, Ver., mayo 12 de 1943.
Exp-Q-2-143.

JEFE DE ESTACION,
Papalapan, Oax.

De acuerdo con Boletín Mm. 146 del 4 del actual,
el señor Severiano Soto Peña, Garrotero de Patio que está -
trabajando a las ordenes de usted, salió asignado al Segundo
Turno de Patio en ésta Terminal, puesto que debe ocupar desde
luego, relevándolo en esa el portador señor Manuel García Ama-
dor, por lo que le ruego efectuar el cambio.-El pase del se-
ñor Soto Peña le lleva el portador.

RAFAEL ALVAREZ B.
Ayudante del Supte.

cc: Jefe de Patio. Presente.
cc: Jefe de Estación. Papalapan, Oax.
cc: Sr. Severiano Soto Peña. Papalapan.

Correograma de asignación de puesto de garrotero de patio, mayo 12 de 1943.

Recibí del señor Manuel García Amador, carta de práctica en servicios de patio, para documentarlo y ascenderlo a Garrotero de patio.

Tierra Blanca, Ver., abril 17 de 1944.

OSCAR ALFONSO B.
Ayudante del Supte. ST.-

Oficio de recepción de carta de práctica en servicio de patio, abril 17 de 1944.

Tierra Blanca, Ver. a 11 de octubre de 1944.

Sr. OSCAR ALFONSO.
Ayud. del Superintendente S.T.
P R E S E N T E.

En días pasados me informó el Sr. de Ud., Sr. Próspero Quevedo R. que los datos enviados por la Contaduría Divisional acerca de mi antigüedad, eran de marzo del presente año, y como no estoy de acuerdo con esa información ya que de acuerdo con mis apuntes me requisité en mayo 10 de 1943 - y hice mi primer servicio viajando "AM" al día 15, del mismo, en tomar Puesto de garrotero de Patio en Papaloapan, Oax. sea por lo que le estoy suplicando se sirva escribir a la Contaduría en Veracruz nuevamente para que la misma rectifique sus datos y así mismo se me haga aparecer en el escalafón respectivo con la antigüedad correcta.

Achoyo a Ud., que únicamente estuve trabajando en dicha terminal los días del 14 al 18 del propio mes, ya que el 19 me enfermé de Paludismo.

Atentamente.

Manuel García A.
Garrotero de Patio Ext.

cc.-Sr. Angel Amador Canedo.
Representante Loc. Esp. Patrocinados. - PAPALOAPAN, Oax.
Sugandole se sirva tomar cartas en este asunto oportunamente.

Oficio aclaratorio de antigüedad laboral, octubre 11 de 1944.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DEPARTAMENTO DE INSTRUCCION

Tierra Blanca, Ver. Mayo 10 de 1943.

LUGAR Y FECHA

Exp. 78.8575

Constancia de Examen Oral Práctico.

En T. Blanca, Ver. a 10 de Mayo de 1943.

el Señor MANUEL GARCIA AMADOR.

sustentó Examen Oral Práctico sobre Reglas de Transportes
y Frenos de Aire.

para el puesto de CARROTERO.

ante los Sinodales que firman al calce, habiendo sido APROBADO

por lo que se extiende la presente constancia para los fines a que haya lugar.

G. Pozos
INSTRUCCION INTERVENIO
Antonio...
Sinodal: FIRMA Y TITULO.

M. Gomez
INSTRUCCION
M. Medina
Yag di...
Sinodal: FIRMA Y TITULO.

Sinodal: FIRMA Y TITULO.

Sinodal: FIRMA Y TITULO.

Vd. Bc.

JEFE DEL DEPTO. DE INSTRUCCION

Constancia de examen oral para puesto de conductor,
febrero 6 de 1947.

Enero 21 de 1948.

25-DL-97-146.

Sr. Antonio Méndez Guerrero.,
Aydt. Srco. Gral. Ajts.,
MEXICO, M.F.-

Estimado compañero:

En expediente RTL-2-37-47 de febrero 6 d
del año Ppde., el Sr. Rodolfo Treja Luna y Escobedo, Instruc
tor de Transportes comunicó al Sr. S. Rendón, Jefe del Depto.,
de Instrucción de los F.P.C.C., que el compañero Manuel Gero
nía Amador, Guerrero de Usamis ha quedado debidamente re
quisitado para Conductor de Trenes. Sin embargo el Depto.
de Instrucción, no ha enviado a la Oficina del Srco. de
esta División en éste lugar el Certificado correspondiente;
por lo tanto le suplico atentamente se sirva hacer sus ges
tiones ante el Sr. Heugel, para que cuanto antes envíe éste
documento.

Le aclaro que hasta la fecha tampoco
has sido aceptada los servicios del compañero mencionado com
un Conductor por la falta del Certificado y es por éste que
le agradeceré su atención personal a éste asunto.

Fraternamente.
"POR LA LUCHA DE CLASES"


Augusto Méndez I.
SECRETARIO LOCAL DE AJUSTES.

cc:- Sr. Manuel García M.
Garret. Guaino. P.T.E.-

250: Cadenas
17:30 para la tarde
25 de Enero
en la oficina 1300
atendido con 322

Oficio de gestión de puesto de conductor de trenes,
enero 21 de 1948.

Agosto 15 de 1949.

25-DL-97-146.

Sr. Mario Revón Q.,
Srio. Loc. Ajts.,
Sec. 25. Presente.

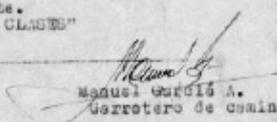
Estimado compañero:

Su Expediente 25-DL-97-146. De manera atenta estoy rogando a usted solicite a la Representación General correspondiente, interponga la demanda correspondiente ante los tribunales del Trabajo, en relación con la reclamación que por mis derechos de antigüedad se ha venido tramitando desde hace ya mucho tiempo; ya que tengo la friolera de 5 largos años tratándose de que se resuelva este asunto en forma favorable, no se ha pedido, debiendo tomarse en cuenta que no estoy conforme con que éste termine así.

Hago hincapié además que en el sector de Ferrocarriles han colocado ~~ya~~ trabajadores sobre mí; lo que naturalmente ha tenido graves consecuencias y repercusiones para mi ascenso a Carrotero de Camino.

Los documentos respectivos se encuentran en ese Srio., Local de Ajustes T.O., además de los que obran en el Departamento de personal de los Ferrocarriles.

Atentamente.
"POR LA LUCHA DE CLASES"


Manuel García A.
Carrotero de Camino.

Oficio de reclamación de derechos de antigüedad
laboral, agosto 15 de 1944.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

TIERRA BLANCA, VER.

PINZON R.
SUP. SUPERINTENDENTE
DIVN.-STE-VCI.

NUMERO 84559.
EXPEDIENTE 23519-(43).

Tierra Blanca, Ver., agosto 11 de 1956.

Sr. Manuel Garcia Amador.
Conductor de Trenes.
c/o Ayudte. Supte. S.T.
PRESENTE.

El día 9 del actual, se manejó tren especial con Orden DP-665-A de Ciudad Alemán a Achotal, ocupado por el C. Gobernador del estado Sr. Lic. Marco Antonio Muñoz y altos funcionarios gubernamentales.

Este servicio comercial se llevó a efecto -- justamente dentro del programa trazado por los ocupantes de dicho tren, sin ocurrir demora alguna por su parte, motivo por el cual el elemento Ferrocarrilero fué objeto de elogios por mi conducto.

El éxito del servicio referido, tuvo como -- origen en gran parte su dedicada cooperación y actividad en el movimiento de su tren, demostrando así su buen sentido -- de responsabilidad y el conocimiento del trabajo en el puesto que ocupa, además Ud. desistió de demorarse por alimentos -- no obstante tener derecho a ello según Contrato, para evitar la demora por esta causa a este tren especial importante -- que manejaba.

Me es satisfactorio cumplir con los deseos -- de nuestro Gerente General el Sr. Lic. Roberto Amorós G. -- quién ha abierto la página de estímulos para el trabajador -- Ferrocarrilero que cumple y se esfuerza en el desempeño de -- su obligación.

Por lo anterior, me place manifestarle que -- por este hecho, se acreditan en su hoja de servicios (10) -- DIEZ MARCAS MERITORIAS, y sólo espero que éste pequeño estímulo fortalezca su manifiesto deseo de cooperación.

ATENTAMENTE.

D. Pinzón R.
SUPERINTENDENTE.

Oficio de acreditación de diez marcas meritorias en
hoja de servicio, agosto 11 de 1956.

SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPUBLICA MEXICANA



SECRETARIA GENERAL DE AJUSTES TRENES

AV. HERRERO S. N.
MEXICO, D. F.

14 de Diciembre de 1957.

TEL. 7201-21

110 16 1957
CITE NUESTRO TELEFONO
325-97-1392.

Sr. Salvador Rodriguez L.
Jefe del Depto. Legal.
E D I P I G I S.

Estimado compañero:

El compañero Octavio Viquez Gallardo, -
Secretario Local de nuestra Sección No. 25 en Tierra Blanca,
Ver., se dirigió a esta Oficina, el 26 de noviembre ---
ppdo., solicitando a nombre del compañero MANUEL GARCIA AMA
DOR, Conductor de Trenes de la División V.C.I., información
respecto al trámite de la demanda entablada por las Tripula
ciones de trenes de trabajo en el Ingenio de Motozongo, --
por haberlas puesto la Empresa sin convenio y por lo mismo
se reclama el pago de tiempo continuo.

Le agradeceré proporcionar la informa
ción requerida por nuestra Sección No. 25.

Fraternamente.
"SIEMPRE UNIDOS".

P. Luis González Sandoval

SECRETARIO GENERAL
O. GONZALEZ S.
SECRETARIO GENERAL

cc. Sr. Octavio Viquez Gallardo.
Secretario Local Sección No. 25.
cc. Sr. Luis M. Leama Gil.
Svic. Local Aftos. p'Trenes.
Sección No. 25.- TIERRA BLANCA, Ver.
cc. Sr. Manuel Garcia A.
C/o. Jefe. de Estación.
MOTZONGO, Ver.

XHG/ZAE-mou.

Oficio de dispensa de descuento salarial, julio 18 de
1957.

MANUEL GARCIA ANADOR,
Conductor de Trenes VCI,
Lerdo Núm. 507,

Tierra Blanca, Ver., abril 30 de 1967.

Sr. David H. Lucero,
Supte. Gral. de Transportes,
MEXICO, D. F.

Muy estimado señor:-

Me permito distraer su valiosa atención - con la presente, a la que adjunto copia de mi renuncia al puesto de 2do., Ayudante S. T., de esta División VCI, presentada el día 10 de marzo del presente año, para exponer a su apreciable consideración los motivos que tuve para llegar a tan penosa determinación:-

PRIMERO:- Al darme posesión del puesto al Sr. Cesar Alfonso B., Supte. de División, me indicó que mis funciones se concretarían a manejar la Terminal de Tierra Blanca, -- dedicándose desde luego a laborar, tratando de superarme y dar un mejor rendimiento, a pesar de otras factores opuestos determinantes, tales como mi novelería, el bloqueo tan grande que tuve entre los meses de diciembre de 1966 a marzo del año en curso, -- entre los meses de diciembre de 1966 a marzo del año en curso, -- cuando el patio tan chico, para tener capacidad para 250 carros, hubo que aster y sacar un promedio de 400, pudiendo decir -- con satisfacción que nunca se me bloqueó el patio, contando desde luego con la cooperación de Jefes de Patio y demás personal, que siempre acataron mis disposiciones.

Posteriormente Ud., ordenó al Sr. Alfonso B. que vigilara y los trenes cañeros de Notzorong y los demás que operaban en el Distrito de Córdoba, lo cual hizo de mi conocimiento y me dispuse a cumplir de inmediato con tales disposiciones, pero resultó que, siempre que fuera a salir de esta Terminal debía avisarle anticipadamente al Sr. Alfonso, quien en todas -- las ocasiones me contestaba textualmente:- " Hoy no sales porque hay mucho trabajo en la Terminal", no pudiendo nunca cumplir con lo ordenado por Ud., en lo referente a los trenes cañeros de Notzorong, pues esporádicamente solo me mandaban a Tres Valles, -- cuando tenían conocimiento de algún empuje de trenes en dicho lugar.

SEGUNDO.- Desde que tomé el puesto, pude darme cuenta de que al Sr. Gonzalo Contreras A., Ayde. S. T. titular, no le pareció mi nombramiento, sin poder siquiera imaginarme me al por qué y lo verifiqué dado que siempre que tenía oportunidad, me hostilizaba y, en más, interfería las órdenes que yo daba con anterioridad a los distintos empleados que intervenían en los movimientos de la Terminal, para evitar bloqueos y acelerar la -- fluidez del tráfico y como esto daba al traste con mi autoridad y prestigio ante los empleados subalternos, decidí poner fin a esa situación, no sin antes haber tenido fricciones muy serias con el citado Sr. Contreras, llegando al clímax el día 10 de marzo del -- presente año, en que por la necesidad del solicitado Sr. Contreras me bloqueó el patio y se demoraron todos los trenes en forma anormal, no obstante que entre el Jefe de Patio y el suscrito ibanos --

A HOJA NUM. 2.

Oficio adjunto a renuncia de puesto, abril 30 de 1967.

Sr. David H. Lucero,
Supte. Gral. Transportes,
MEXICO, D. F.

resolviendo en forma segura, con un plan delineado de antemano, el bloqueo que había quedado de la noche anterior, pero, repito, al intervenir el precitado Sr. Contreras, sin conocer la situación del patio a esas horas, (ya que acababa de llegar a su Oficina), ni donde se iban a formar los trenes, ni con cuántas unidades, ni la ubicación de los carros, ocasionando un tapotamiento, con las consiguientes demoras y daños subsecuentes, por lo que, en obvio de futuras dificultades, que pudieran redundar en perjuicio de los FF.CC., y de mis intereses, opté, aunque muy a mi pesar, por renunciar.

TERCERO.- En alguna ocasión, cuando el bloque de la División estaba en su etapa más crítica, sugerí al Sr. Alfonsín y al Sr. Alegría, Jefe de Despachadores, que para evitar el bloqueo o cuando menos, aliviarlo, de San Cristóbal, Tres Valles y Tierra Blanca, correr trenes directos de San Cristóbal a Veracruz con miel y azúcar, ajustando el tonelaje de las máquinas para doblar en la pendiente gobernadora de Guayabo a Paso del Toro y sin reducir ni en Tres Valles ni en Tierra Blanca, pasarlos por la "V" de sete lugar directos a Veracruz, nada más, sincronizando el cambio de cabosces y tripulaciones a la pasada por Tierra Blanca y, como antes explico, a mi humilde juicio, creo que se aliviaría en algo el bloqueo, pero según supe después, por fuentes extraoficiales, el Sr. Alfonsín se molestó por mis sugerencias.

También sugerí otra medida para acortar en parte las demoras de los trenes cañeros de San Cristóbal y su mejor control, pero tampoco fue tomada en cuenta, ignorándose si hay algunos intereses contrarios al respecto.- Además, nunca se me permitió checar las demoras de los trenes cañeros.

Expuesto lo anterior y guiándome solamente por el deseo de aclarar mi situación ante Ud., me es grato ponerme a sus respetables órdenes, dispuesto a colaborar con su atinada administración, en bien de mi patrimonio, que son los propios FF.CC., quedando como su seguro servidor.

Atentamente.


MANUEL GARCÍA
Conductor de Trenes,
DIV. SURESTE, VCI.

cc. Sr. A. Santillán B.,
Sub-Dto. Operación;
cc. Sr. Miguel Serrano,
Of. Mayor Gcía. Gral.- MEXICO, D. F.

H. VERACRUZ, VER. A 31 DE MAYO DE 1990.

SR. GONZALO R. GUZMAN G.
JEFE DEL DEPTO. REGIONAL
DE FINANZAS, FERROCARRILES
NAL. DE MEXICO.
P R E S E N T E.

FERROCARRILES BALANCEALES
DE MEXICO
MAY 5 1990
CONTADOR DIVISION BALANCEALES
VERACRUZ
PERSONALES
MAY 1 1990
SECRETARIA DE FINANZAS
FEDERALE

ESTIMADO SR:

El lunes 28 del presente más finnos recibidos por usted un grupo de trabajadores FERROVIARIOS, pertenecientes a la Asociación VCI, con sede en Tierra Blanca Ver., en cuya reunión pusimos en conocimiento de Usted, la conducta de los Señores: Guadalupe R. Pineda Zavaleta, y otro Sr. de Apellidos Lechuga Martínez, ambos inspectores del presupuesto, así como la codificadora de Conductores y Garroteros, misma que ignora su nombre, los cuales nos vienen mutilando nuestros salarios, pagándonos como a ellos les parece, modificando a su albedrío, cláusulas del contrato de particularidades de ferroviarios, así como cláusulas del contrato colectivo, y tomándose atribuciones que sólo competen a una convención sindical de contratos, mutilando con sus actos las repercusiones que tienen éstos, en fondo de ahorro, Vacaciones, aguinaldo y otros.

Y para muestra basta lo siguiente:

Desde el mes de Febrero del año actual noté que me falta dinero en mis alcances mensuales, y al preguntarle al codificador, me contestó que Pineda Zavaleta, había ordenado, que no se nos pagara la "Cuota local" las corridas de números 101, 102 que es en la que yo laboro, esta percepción se nos está pagando del día de Junio lo. de 1981, por Orden de la Superintendencia General de Expres, cuyas instrucciones fueron turnadas a las corridas de trenes 101, 102, a través de la Oficina del Jefe de Trenes en Tierra Blanca, con expediente ALC-16-L-6873, violando con su actitud la Cláusula 136, del contrato colectivo del trabajo ferrocarrilero, misma que se refiere a que, "Cuando un puesto, corrija una rama del trabajo dure más de 90 días, y éstas no sean modificadas, se considerará definitivo". Estas instrucciones están anuladas y apoyadas por las cláusulas 1957, segundo párrafo, y 1964, segundo párrafo que definen lo que son trenes locales, además también violan la cláusula 1913, cada vez que quieren. Cuando yo entrevisté a estos señores argumentaron que en la forma que pagaban, nos pagaban un poco más, contestándole yo, que no quería que se pagaran de más, sólo lo que marca el contrato.

Sr. Guzmán la presente es mi formal denuncia ante usted, y la consignación de estas tres personas, ante la Procuraduría Federal de la Defensa del Trabajo, por las flagrantes y violaciones a nuestros contratos y lo más penado por la ley Federal del Trabajo, la retención de sueldos que caen bajo la sanción de los artículos 876, 884, 890, de la misma.

Por lo anterior solicito su valiosa intervención para que se nos pague, la retroactividad que resulte de lo que nos han quitado y paren de atacarnos, reiterándole la seguridad de mi alta consideración.

ATENTAMENTE

MANUEL GARCIA AMADOR,
CONDUCTOR DE TRENES DIV. VCI.

C.C.P. AL PRESIDENTE DE LA PROCURADURIA.- DE LA DEFENSA DEL TRABAJO.
C.C.P. AL SR. ANTONIO MARMOLERO, CONTADOR DIVISIONAL.-Presente.
C.C.P. AL SR. VICTOR FLORES M. SECRETARIO NAL. JUSTO TREN

C.C.P. AL SR. JORGE RIGARDEL, SR. ATENCIÓN DE TRENES

Juans 14. 1990
141 30
SABES COMO DIR. X TRAZO. SECC. 27. ST. P. 264.

Recibo notificación de: Quitapostas y Lupa Tr. No 875-A.
Arriba 6.000.
Imprenta Mécano.
Tehuacan, Ver.



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DEPARTAMENTO U OFICINA
SUPERINTENDENCIA DE DIVN.V.C.I.

RECIBIDO
15 1990

NUMERO 2338.
EXPEDIENTE 23519-43-5-88J

Tierra Blanca, Ver., Noviembre 15 de 1990.

Sr. Manuel García Amador.
Conductor de Trenes.
e/c. Ofna. Aydt. Supte. S.T.
PRESENTE.

De acuerdo con instrucciones AET-6-111238, del señor Antonio Gerardo García Hernández, Gerente de Administración de personal, de 11-6-90, tome nota que a partir del 9 de los corrientes, o fecha posterior en que haya dejado de percibir salarios por cualquier concepto o ayuda económica a quedado usted "JUBILADO" con una pensión de \$735,000.00 (SEPECIENTOS TREINTA Y CINCO MIL PESOS 00/100) por mes de calendario vencido.

Agradeceré a usted entregar a esta Superintendencia de División, los siguientes documentos, pase anual, seis fotografías tamaño credencial recientes para que se le gestione su pase vitalicio y tarjetas P-3, informando su domicilio actual, antigüedad en el servicio, fecha y lugar de nacimiento, último día de servicio bajo pago en esta Empresa.

Atentamente.

[Handwritten Signature]
Roberto López Morales.
Superintendente.

- cc.-Gerente de Transporte.-MEXICO.D.F.
- cc.-Gerente de Administración de Personal.-MEXICO.D.F.
AET-6-111238, de 11-6-90.
- cc.-Jefe.Depto.Contabilidad.-MEXICO.D.F.
- cc.-Subgerente Regional de Transporte.-VERACRUZ.VER.
- cc.-Jefe.Depto.Regional de Personal.-VERACRUZ.VER.
- cc.-Contador de División.-VERACRUZ.VER.
- cc.-Aydt. Supte. S.T.-SDIFICIO.

Sírvase cortar del servicio al señor Manuel García Amador.

- cc.-Empleado de Record.-OFICINA.
- cc.-Taq.Srio.Oficial Mayor.-OFICINA.

El señor Manuel García Amador, si tiene derecho a pase vitalicio 45 años, 234 días.

PARA FACILITAR TRAVES LE SOLICITAMOS QUE SE PRESENTEN EN EL ESPACIO EN BLANCO LA RESPUESTA

Oficio de jubilación, mayo 31 de 1990.

Ferrocarriles Nacionales de México

La Comisión de Estímulos y Recompensas

Otorga el Presente

Diploma

Al Señor Manuel García Aranda

Conductor a Pleno, Div. Ferrocarril

Por Méritos en Servicio

México, D. F., 7 de Noviembre 1990


Ing. Carlos Orozco Dosa
Director General

Diploma por Mérito al servicio, noviembre 7 de 1990.

VERACRUZ, VER. SEPTIEMBRE 14- 1990

SR. ING. JOSE L. AZUARBE GTE. REGIONAL ZONA SUR FECCN DE M. VERACRUZ.
SR. JULIO AMEZCIA P. SUB. GTE. REGIONAL " " " " " "
SR. GONZALO GUZMAN G. JEFE DE FINANZAS " " " " " "
SR. J. ANTONIO MARQUELO CONTADOR DIV. V.C.I. VERACRUZ.

ESTIMADOS SEÑORES,

SUPLIQUE TOMAR NOTA QUE YA ES INTOLERABLE LA CONDUCTA Y LA ACTUACION DE LOS CODIFICADORES QUE LLEBAN EL TIEMPO DE CONDUCTORES Y GANADEROS DE LA DIV. V.C.I., NESTOR CRUZ LUENA Y JESUS RAQUE ALVAREZ (MORER) LOS CUALES ESTAN ALECCIONADOS E IMPULSADOS POR EL INSPECTOR DEL PRESENTE PUESTO, GUADALUPE R. PINEDA ZAVALA PARA QUE NO CUMPLAN Y PAGUEN DE ACUERDO CON LAS CLAUSULAS ECONOMICAS DE LOS TRABAJADORES TRENISTAS, EJEMPLO; EXISTEN UNAS INSTRUCCIONES EXPEDIDAS POR LA SUPERINTENDENCIA GRAL. DE EXPRESOS QUE EN PUEBLA EN EL MES DE MAYO DE 1981 PARA QUE SE PAGUE CUOTA LOCAL A TRENES NUMEROS 102-101; INSIEM QUE SE ESTONO PAGANDO DURANTE NUEVE AÑOS LA CUOTA FUE ORDENADA A LA SUPERINTENDENCIA EN TIERRA BLANCA, LA CUAL NOS ORDENO CUMPLITERAMOS A TRAVEZ DE LA OFINA DEL ARQUINTE DEL SUPTE. CON EXPTL. A.L.C.-16-1-6873, ENTENIDO POR LA CITADA OFICINA EL DIA 1 DE JUNIO DE 1981, PERO LLEGO PINEDA ZAVALERA COMO INSPECTOR DEL PRESENTE PUESTO EN LUGAR DEL SEÑOR JAVIER SALAZAR QUE SE JUBILO, Y ORDENO A LOS CODIFICADORES QUE NO PAGARAN LA MULTICITADA CUOTA LOCAL COMO ESTABA ORDENADA A TRENES 102-101 POR ABUSAR EL CARRO EXPRES QUE SE MANEJA EN DICHAOS TRENES, EN LAS PUERTAS DE LAS BODEGAS DE LAS ESTACIONES DE LA RUTA DE ESTOS, PUES EL UNICO QUE NO LE HIZO CASO FUE EL CODIFICADOR DE MORTAS, Y FOG. INSIEM QUE SI SIGUE PAGANDO LA CUOTA LOCAL AL PERSONAL DE MAQUINAS, Y COMO USTEDS BIEN SABEN LA CLAUSULA 136 DEL CONTRATO DICE QUE CUALQUIER SERVICIO O RAMA DE TRABAJO SI NO SE REVISA LENTAMENTE LOS PRIMEROS SESENTA DIAS, PASADOS ESTOS Y DESPUES DE NUESTRA, SE CONSIDERARAN DEFINTIVOS POR LO TANTO LOS QUE HACEN ESTOS SERVICIOS ES UNA VIOLACION FLAGRANTE AL CONTRATO Y DE SUBORDINACION A INSTRUCCIONES SUPERIORES, PERO MENOS QUE ESTO A NUESTROS LOS TRENISTAS NOS QUEDAMOS GRANDES EN LO QUE SE REFIERE A VACACIONES, FONDO DE AHORRO, AGUINALDO YA QUE EN N. CAL SO ME FALTA POR MES DE 198000 Y 200000 SEGUN LOS DIAS QUE TRABAJO EL MES, TORNADO EN CUENTA QUE NUESTRO SUELDO ES MUY BAJO Y FALTO DE PODER ADQUISITIVO.

BIEN SERVICIOS, EL COLOR DE LA FUERZA QUE LE TIENEN ESTAS GENTES AL PERSONAL TRENISTA, SE MANIFIESTA CON EL SIGUIENTE EJEMPLO: NUESTRO 101 ESTA MANEJANDO CARROS DE FRIJOL A TRES VALLES, Y ENTUANCES EL JEFE DE DESPS. ORDENA MEDIANTE UN EXPEDIENTE BARRO SU FIRMA, QUE ESTOS SE CONDUZCAN PARA DESCARGARSE EN LA VIA DEL "PUBLICO" O SEA LA VIA 3 DEL CITADO PARTO PARA LO CUAL EL HAY QUE HACER MOVIMIENTO CON LA MAQUINA Y LOS CARROS HASTA EL KG 133 PARA ENTRAR A LA CITADA VIA 3 (C. VALLES ES EL KG 130) Y NO OBTOSTANTE ANEXARLE A LA BOLETA QUIT-7, UN MEMORANDUM (EN N. CASO) DE COMO TRABAJA EL TREN EN CAMBIO, EL EXPEDIENTE DEL JEFE DE DESPS PARA COLOCAR LOS CARROS, COPIAS DE LAS DEMORAS, LOS CODIFICADORES CITADOS SE REFUSAN A PAGARNOS LA "CUOTA LOCAL" VIOLANDO CON ESTO LA CLAUSULA 198A DEL CONTRATO, ESTO SUCEDIO LOS DIAS 6, 18 Y 26 DE AGOSTO Y HASTA LA FECHA TODAVIA LO ESTOY RECLAMANDO, POR LO QUE, LES ESTOY SUPPLICANDO ATENTAMENTE LE ORDENAR AL JEFE DE DESPS. NO NOS DE INSTRUCCIONES PARA HACER ESTE TRABAJO, PUES LO PUEDE HACER LA TRIPULACION DEL "TRABAJA" DESDE LUEGO CON LA CONSIGUIENTE DEMORA PUES SEGUN LA CONSTITUCION DE LA REPUBLICA NADIE DEBE TRABAJAR SIN QUE LE PAGUEN, Y COMO PINEDA ZAVALA MODIFICA LAS CLAUSULAS DEL CONTRATO A SU ALBERGO TRANSINTIENDO NOS IDEAS A LOS MULTICITADOS CODIFICADORES, TENDRAN QUE ENFRENTAR UNOJUNTO CON LA S. AUTORIDADES JUDICIALES Y LA LEYES DE NUESTRO PAIS, YA QUE NUESTROS NO QUEREMOS APARECER COMO INDISCIPLINADOS PERO COMO NO NOS PAGAN LA CUOTA LOCAL ORDENADA POR LA SUPERINTENDENCIA GRAL. DE EXPRESOS NOS VENIMOS EN LA NECESIDAD DE NO COLOCAR EL CARRO IDEM PARA SU CARGA, LAS INSTRUCCIONES ORIGINALES PARA EL PAGO DE 1981, LA CUOTA LOCAL EXISTEN EN LA SUPERINTENDENCIA EN TIERRA BLANCA Y FUERON RECLAMADAS EN MAYO DE 1981. ACOMO QUE ESTA NEGOCIACION FUERON ENFRENTE EL SEÑOR GUZMAN GUZMA Y A. MARQUELO, DEBIE MAYO DEL AÑO ACTUAL Y ESTOS SERVICIOS TENDRAN QUEMAYAN HECHO AL RESPECTO PORQUE LAS COSAS SIGUEN IGUAL. POR SU VALIOSA ATENCION Y COLUCCION A LA PRESENTE, REITERAMOS LA SIGUIENTE DE M. M. A LA COSA DERECHON.

MARQUELO ANTONIO
MIGUEL GARCIA AMADOR
CONDUCTOR DE TRENES DIV. V.C.I. CREA SINDICAL 48570.
C.C. SR. ROBERTO LOPEZ AL SARTL. DIV. TIERRA BLANCA, VER.
C.C. SR. ANAHO GARCIA V. AYTL. SUPTE. S.T. TIERRA BLANCA, VER.
C.C. AGENTE MINISTERIO PUBLICO FEDERAL VERACRUZ PARA LOS FINES A QUE HAYA LUGAR. FINANZAS
C.C. BENITO MORA S. SRIO. GRAL. SECC. 25 EXIGIENDOLE ACTIOE DE ACUERDO CON LOS ESTADUTOS YA QUE REGION SUP. STP
ESTAS TRES PERSONAS SON ANTEJUNICAS A LOS TRABAJADORES Y POR LOGICA A NUESTRO SINDICATO.
C.C. JORGE A. RICARDEZ SRIO. ADJUSTES TRENES PARA SU INTERVENCIOM.
C.C. SR. VICTOR FLORES AL SRIO. NACIONAL ADJUSTES TRENES PARA QUE ORDENE A B. MORA LES APLIQUE A ESTAS TRES PERSONAS EL ESTADUTO EN SU PENA MAYIM.

FE. CC. NACIONALES DE MEXICO
SEP 18 1990
SUB-GERENCIA DE TRANSPORTES
REGION SUR-ESTE
VERACRUZ, VER.
SEP 1990
DE MEXICO
SET. 18 1990

Denuncia de violación de contrato, mayo 31 de 1990.



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO
REGION SURESTE

DEPARTAMENTO U OFICINA
Subgerencia de Transportes

NUMERO 0 5 6 3 . -
EXPEDIENTE JAP-8-800-Gral.

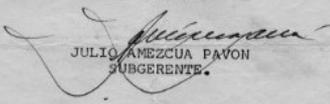
Veracruz, Ver., Octubre 31 de 1990.

SR. MANUEL GARCIA AMADOR
Conductor de Trenes
PRESENTE.

Por instrucciones de la Oficialía Mayor de la --
Dirección General de estos Ferrocarriles en expdte. OM-RRR-913
498-155-446 del 12 de los corrientes, se le concede permiso --
con goce de sueldo para que usted presente en la citada --
Oficialía Mayor, ubicada en el onceavo piso del Edificio Admi-
nistrativo de esta Empresa en México, D.F., el próximo día 7 --
(siete) de noviembre a las 10h00m., (diez horas), para notifi-
carle la nominación con que resultó favorecido y en la ceremo-
nia que se llevará a efecto el día 8 (ocho) del mismo mes y --
año, donde se le hará entrega de estímulos y recompensas a que
se hizo usted acreedor.

El mismo día 8 de noviembre regresará usted a la
Terminal de su residencia, pasando las boletas OD-17 al señor-
Ayudante Supdte. S.T., para el pago de salarios completos, viá-
ticos para que le sean autorizadas, en el lapso que justamente
se necesite para hacer este viaje y regresar a su residencia.

Atentamente


JULIO AMEZCÚA PAVON
SUBGERENTE.

PARA FACILITAR TRAMITE LE ROGAMOS
CITAR NUMERO DE EXPEDIENTE

JAP/jamm.-

Oficio acerca de entrega de estímulos y recompensas,
octubre 31 de 1990.



Pase vitalicio de don Manuel García Amador con fotografía.



Pase vitalicio de don Manuel García Amador.



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO
REGION SURESTE

DEPARTAMENTO U OFICINA
SUPERINTENDENCIA DE DIVN.V.C.I.

NUMERO 503.
EXPEDIENTE 23519-43-5-BBJ

Tierra Blanca, Ver., Marzo 14 de 1991.

Sr. Manuel García Amador.
Ex-Conductor de Trenes.
a/c. Ofna. Aydte. Supte. S.T.
PRESENTE.

Tome nota que su pensión jubilatoria que se le asignó por la cantidad de \$735,000.00 por acuerdo especial de la comisión de Estímulos y recompensas, se modifica para que corra a partir de 11-11-90, por la cantidad de \$1,210,433.00 - (UN MILLÓN DOSCIENTOS DIEZ MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y TRES PESOS 00/100) por mes de calendario vencido.

Atentamente,

Roberto López Morales.
Superintendente.

PARA FACILITAR TRAMITE LE ROGAMOS
CITAR NUMERO DE EXPEDIENTE

cc.-Gerente de Administración de Personal.-MEXICO.D.F.
AET-6-111238, de 2-26-91.
cc.-Contador de División.-VERACRUZ,VER.

Oficio sobre pensión jubilatoria.



Foto de don Manuel García Amador en Xuchiles.

CITATORIO

T. Blanco Julio 31 de 1963

Exp. CCA-AG-17-BA-63-3840

SR. MANUEL GARCIA AMADOR
Conductor de Trenes.-
P R E S E N T E.-

El 5 de Agosto próximo a las 12h30m., deberá estar presente en el Hospital de éstos Ferrocarriles, donde se encuentra internado, acompañado de su Representante Sindical o persona que lo defienda, para investigarlo con motivo de que trabajando en su categoría y asignación en Extra sur máquina Nº 1573 local el 27 del actual a las 20h15m., al abrir carro Nº 63486 con este local reparto sur para descargar en la estación de Juanita, se produjo explosión de un tanque coque que incendió el resto del contenido del carro, empezando también a incendiarse la estación, explotando así mismo los tanques de gas, quedando lesionados Ud., los garroteros Otilio Rubio S., Lino Robledo Enrique Zárate Hernández, Juvenal Maguán Pérez, empleado de express y Jorge Sánchez Albarrán telegrafista y el J. de Estación Eusebio Sauré, quien posteriormente murió a causa de las quemaduras, siendo indispensable deslindar responsabilidades. Pese nota que si por necesidades del servicio se encuentra ausente, la misma deberá pasarse en día hábil dentro de las 72 horas. ATENTAMENTE

cc. Rpte. Local por Conductores.- G. COMPTON ARROYO
cc. Bric. Local Jsts. Trenes Secc. #25.- PTE Ayala Cuarte S. P
cc. PARA FIRMAS.-

Oficio de la estación de Juanita sobre el accidente ocurrido.

ÍNDICE

Introducción	11
¡Váaaaamonos!	11
Un movimiento que llegó de tierra adentro	12
Orígenes del escenario	19
El turno de los anónimos y por qué la historia oral	20
Informe sobre el itinerario	29
I. Una ciudad, sus trenes, sus paros y sus huelgas	33
El escenario urbano de la historia a contar	33
Los preámbulos del Plan Sureste	34
¡Paren los trenes!	36
La democracia sindical en el camino	41
Entre tanques de guerra, fusiles y cascos. Las banderas rojinegras	43
La solidaridad y el heroísmo de los anónimos salen a la calle	46
II. Una vida transcurrida sobre rieles	49
Saliendo al camino	49
Y pese a accidentes y <i>asegunes</i> la máquina siguió pita y pita, caminando	57
III. Conclusiones	67
<i>Caboose</i>	67
IV. Apretada bitácora de un recorrido estación por estación	69
Cronología del movimiento	69
Bibliografía	77
Anexo documental	81

Siendo rectora de la Universidad Veracruzana
la doctora Sara Ladrón de Guevara,
"CONVERTIMOS LA LUCHA EN PATRIMONIO".

TESTIMONIO DE DON MANUEL GARCÍA AMADOR. UN DIRIGENTE SECCIONAL
EN EL MOVIMIENTO FERROCARRILERO DE 1958-1959 EN VERACRUZ, de Arturo E. García Niño,
se terminó de imprimir en noviembre de 2014,
en los talleres de Master Copy S. A. de C. V.,
Avenida Coyoacán núm. 1450,
col. Del Valle, deleg. Benito Juárez, CP 03220,
México, DF, tel. 55242383.

En la edición se usaron tipos Minion y Myriad Pro.
Maquetación: Víctor Hugo Ocaña Hernández.
Cuidado de la edición: Javier Olavarrieta y Liliana Calatayud.

El movimiento ferrocarrilero de 1958-1959 ha sido estudiado desde la óptica de la dirigencia nacional y con base en la documentación acerca de las negociaciones, las situaciones y los conflictos que acaecieron en la Ciudad de México y sus áreas circunvecinas. Poco sabemos del cómo vivieron los paros, las huelgas y la represión del ejército la gente, los trabajadores y sus dirigentes seccionales en las ciudades ferrocarrileras donde la incidencia de los trenes era a tal grado nodal que, por ejemplo, el tiempo se iba estructurando según el silbato de los talleres anunciara la entrada o salida de los diversos turnos o por la llegada y partida de los convoyes o... de ello trata esta historia: del actuar vital de un dirigente sindical medio en una de esas ciudades que fueron, por su actividad, ejes de una vida regional concreta, integradora de la vida nacional, relacionando en su momento sus dinámicas cotidianas locales con las del movimiento. Es esta una historia con minúsculas y en blanco y negro por estar plagada de melancolía, y en *technicolor* por mostrar el gusto por la vida de una vida específica: la del que cuenta su andar sin censura alguna, sin recovecos ni pliegues que zancadilleen el caminar libre de la memoria para desplazar al olvido.