

Presentación

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

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

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

La segunda la desarrolla el maestro Jorge Fernando Beltrán Juárez, quien nos entrega el artículo *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México: estimaciones de los daños económicos y el impacto social, 1938-1940*, en donde señala que la formación de la AOFNM no pudo resolver un problema de origen: ser patrón y empleado al mismo tiempo. La conjunción de ambos factores imposibilitó realizar una buena gestión y prestar un servicio eficiente para los usuarios, circunstancia que terminó por encontrar expresión en fenómenos

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

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

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

En la sección Silbatos y palabras les ofrecemos la reseña del libro *La marcha del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana y sus tareas en la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*, editado por el STFRM en 1938. Se trata de un impreso con el que se rinde homenaje a los representantes de organismos e instituciones nacionales y extranjeras que acudieron al Congreso Obrero Latinoamericano, Internacional contra la Guerra y Nacional Pro-Paz, que se celebró en la Ciudad de México en septiembre de ese año. En él se sintetiza la historia del movimiento sindical ferrocarrilero de nuestro país; la situación de la clase obrera respecto a sus posibilidades económicas; la doctrina y actitud de los ferrocarrileros ante la decisión del presidente Lázaro Cárdenas de entregar la administración de los FNM al STFRM y decretar la AOFNM, con el propósito de que hicieran de ella una empresa útil a la colectividad mexicana. Además, les presentamos la segunda parte de los textos e imágenes ganadores del concurso *“Allí viene un tren cargado, cargado, cargado de...”*, al que convocó el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en el mes de mayo de 2020, con motivo de su 32 aniversario. De esta manera, se podrán deleitar con las narraciones y fotografías del 4° y 5° lugar de cada categoría.

En Vida Ferrocarrilera les compartimos la entrevista que realizó el doctor Robert F. Alegre, profesor asociado de Historia Latinoamericana de la University of New England, en Estados Unidos, al trabajador ferrocarrilero Gerardo Niño Méndez, en 1999. Por último, en la sección Registro de Bienes Documentales y Colecciones se anexan los listados de bienes documentales de los acervos resguardados en el Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca. Se incluye, además, la cédula de registro de Bienes Muebles Históricos, que en esta ocasión corresponde a un *Boletero*, el cual se encuentra resguardado en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

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



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

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

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.