

La administración obrera en los Ferrocarriles Nacionales de México

RUTH ADLER

INTRODUCCIÓN

El periodo presidencial de Lázaro Cárdenas del Río se caracteriza por una política económica que fomentó el desarrollo capitalista. Un aspecto de esta política fue la expropiación de varias industrias de interés público y la promoción de cooperativas y administraciones obreras para gestionarlas. Entre las experiencias más notables de gestión de esta índole estuvo la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales, que manejó las líneas nacionales entre 1938 y 1940. En este trabajo se analizan la decisión de crear la Administración Obrera, la experiencia de la gestión sindical y los motivos de la reorganización del sistema ferrocarrilero en 1940. La Administración Obrera fue creada como respuesta a los problemas laborales que habían existido en la empresa y fue un paso lógico en la política obrera del cardenismo. Sin embargo, el fracaso de esta gestión sindical fue resultado de la falta de apoyo económico gubernamental a los ferrocarriles. La decisión de disolver la Administración Obrera a finales de 1940 fue consecuencia del cambio en la orientación política e ideológica del régimen.

1. HACIA LA ADMINISTRACIÓN OBRERA: EL DEPARTAMENTO AUTÓNOMO DE FERROCARRILES

El 23 de junio de 1937 fueron expropiados los Ferrocarriles Nacionales de México. A continuación, el gobierno anunció su intención de entregar la gestión de las líneas nacionales al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM); sin embargo, la Administración Obrera no se instaló hasta mayo de 1938. En el periodo interino, los ferrocarriles fueron administrados, primero por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y después por el Departamento Autónomo de Ferrocarriles. Este departamento fue establecido para administrar el sistema ferrocarrilero, mientras el gobierno y el sindicato decidían la forma de la participación obrera en la gestión sindical.

El 25 de junio de 1937 se tomó la decisión de establecer el Departamento Autónomo de Ferrocarriles en una reunión entre el presidente Cárdenas y representantes del STFRM. En esta junta, Cárdenas manifestó su apoyo a la idea de una administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales y anunció que provisionalmente se establecería un departamento gubernamental para administrar las líneas. Según él, este departamento tendría la responsabilidad de hacer un inventario de la propiedad y equipo de los Ferrocarriles Nacionales, y de realizar una investigación sobre la situación económica de la empresa. También anunció que el STFRM tendría representación en la gerencia del nuevo departamento.¹ Después de esta junta se estableció una comisión que formulara la política de la nueva agencia y discutiera los términos de operación de la Administración Obrera. El gobierno fue representado por Efraín Buenrostro y Ramón Beteta, y el STFRM por Juan Gutiérrez (secretario general) y Salvador Romero (oficial mayor).²

Por decreto del 30 de junio de 1937 se creó el Departamento Autónomo de Ferrocarriles.³ No obstante, el decreto no entró en vigor sino hasta diciembre de 1937 cuando Cárdenas nombró al personal ejecutivo del nuevo departamento y anunció que se había hecho un acuerdo con las secretarías de Hacienda y Crédito Público, y Gobernación en relación con la organización administrativa y financiera de los ferrocarriles. Antonio Madrazo, antes presidente ejecutivo de los Ferrocarriles Nacionales, fue nombrado jefe del nuevo departamento; Conrad C. Rochín, secretario general y Leopoldo Vázquez, oficial mayor. Tanto Rochín como Vázquez habían tenido puestos en la anterior administración ferrocarrilera.⁴ Bajo los términos del acuerdo mencionado, el Departamento Autónomo de Ferrocarriles empezó a funcionar el 10 de diciembre de 1937, y fue sujeto a las condiciones siguientes: se entregaría el 10 por ciento de los ingresos brutos a la Tesorería Federal; la gerencia del departamento tendría independencia en relación con la administración financiera de los Ferrocarriles Nacionales; se entregaría al Presidente, en enero de cada año, un informe completo sobre las operaciones y condición financiera de los ferrocarriles, y el gobierno federal decidiría cómo utilizar las ganancias de la empresa.⁵

Aunque durante las discusiones del 25 de junio de 1937 Cárdenas había manifestado su apoyo a la idea de participación obrera en la gerencia del Departamento Autónomo de Ferrocarriles, ni el decreto ni el acuerdo hacían referencia a la representación sindical en la gerencia del nuevo

¹ *El Nacional*, 26 de junio de 1937.

² Marcelo Rodea, *Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero en México (1890-1942)*, México, 1944, p. 600.

³ *El Nacional*, 30 de junio de 1937.

⁴ *El Nacional*, 3 de diciembre de 1937.

⁵ *Ibid.*

departamento. El STFRM protestó por esta omisión⁶ pero sus comentarios no parecieron haber tenido ningún efecto.

La decisión del gobierno de no incluir al sindicato en la gerencia del Departamento Autónomo de Ferrocarriles se explica por el hecho de que esta agencia fue establecida para administrar las líneas nacionales mientras se negociaban la organización y responsabilidades de la Administración Obrera.

La primera iniciativa para establecer una Administración Obrera vino del sindicato. El 12 de mayo de 1937, antes de la expropiación, un comité integrado por Federico Bach, J. R. Gámes y Moisés T. de la Peña, propuso al Presidente que el sindicato operara los ferrocarriles tentativamente por un periodo de cinco años. Según este comité, la administración de las líneas había sido sumamente ineficiente en los últimos años y había grandes problemas de carácter económico en los ferrocarriles. Además, la condición física de las líneas estaba deteriorada y el hecho de que en los años treinta, se hubiera gastado menos en reparaciones y mejoramientos que en periodos anteriores, fue identificado como una de las causas de esta situación. Por ejemplo, en 1935 y 1936 se había gastado 20.5 por ciento menos que en 1929 y 1930.⁷ Además, la fuerza motriz que existía no era suficiente para satisfacer la demanda. Por ejemplo, en 1922 había 14 175 carros y 1 177 locomotoras para llevar 5 500 000 toneladas de carga, mientras que en 1936 había 14 183 carros y 837 locomotoras para llevar 8 762 776 toneladas; un incremento de carga de 59.3 por ciento.⁸ Además, el comité señaló la mala condición de las líneas y los talleres, que la administración no había invertido en bienes capitales, y no había extendido las líneas del sistema. También criticó los departamentos de contaduría y personal. Finalmente, argumentó que el sistema de tarifas era injusto porque favorecía a la industria minera sobre otros ramos productivos.⁹

En opinión de los integrantes del comité, la solución a estos problemas era que se creara una administración obrera. Según la propuesta sindical, el gobierno se haría responsable de las obligaciones financieras de la empresa por cinco años, mientras que la administración obrera se dedicaría a la rehabilitación física y económica de las líneas. Durante este periodo, el sindicato limitaría los gastos salariales y administrativos de la empresa a un porcentaje determinado y el gobierno tendría representación en la gerencia. Si el experimento tenía éxito, después de cinco años se transferiría permanentemente la administración de las líneas a los obreros.¹⁰ Aunque el gobierno estaba de acuerdo en que el sindicato

⁶ *El Nacional*, 1 de septiembre de 1937.

⁷ Arthur W. Macmahon, "The Mexican Railways under Workers' Administration", en *Public Administration Review*, 1 (5): 458-471, otoño de 1941, p. 463.

⁸ *Ibid.*

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Ibid.*

participara en la administración de los ferrocarriles, rechazó la idea de aceptar la responsabilidad por las obligaciones financieras de la empresa.

Una de las razones fundamentales por las que el sindicato deseaba una administración obrera de los ferrocarriles era evitar que los obreros se convirtieran en empleados federales. En 1937 todavía no existía un estatuto jurídico que protegiera los derechos de huelga y libre asociación para los empleados del Estado, y apenas se estaba discutiendo en la Cámara de Diputados un proyecto de ley para definir los derechos de estos trabajadores; es decir, en ese momento la situación jurídica no estaba definida. Además, bajo la jurisdicción del Estado, los trabajadores ferrocarrileros estarían sujetos a las determinaciones del gobierno en relación con sus contratos, salarios y condiciones de trabajo. Los ferrocarrileros ocupaban un lugar privilegiado, en términos de sus salarios y condiciones de trabajo, entre la clase obrera mexicana y querían preservarlo a toda costa; por eso rechazaban la idea de ser incorporados al Estado. La administración obrera les ofrecía la oportunidad de conservar sus contratos y su independencia jurídica. Cárdenas reconoció este interés y, en la reunión del 25 de junio de 1937 les aseguró que, bajo la administración del Departamento Autónomo de Ferrocarriles y la futura administración obrera, se conservarían los contratos existentes.¹¹

A pesar de esta declaración de Cárdenas, varias secciones del STFRM pidieron que se modificara el artículo 2 de la Ley Federal del Trabajo para que los ferrocarrileros no quedaran en el marco de la Ley del Servicio Civil. Esta sugerencia fue rechazada por el Comité Ejecutivo del STFRM porque la reforma propuesta supuso que los ferrocarrileros, por el sólo hecho de la nacionalización, se habían convertido en empleados federales; una interpretación que el STFRM no iba a aceptar.¹²

El STFRM tuvo razón al preocuparse, ya que en julio de 1937 Francisco J. Múgica, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, expidió un memorándum en el cual se refería a los ferrocarrileros como empleados federales. Durante las discusiones entre Cárdenas y el STFRM que ocurrieron a raíz de este documento, Cárdenas rechazó la propuesta de Múgica y aseguró que los ferrocarrileros no serían considerados como empleados federales.¹³

La cuestión fue resuelta definitivamente por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje en enero de 1938. En un dictamen sobre la situación jurídica del Departamento Autónomo de Ferrocarriles como patrón sustituto en pleitos contra la anterior administración ferrocarrilera, la Junta afirmó que se "respetarán los derechos adquiridos por los trabaja-

¹¹ *El Nacional*, 26 de junio de 1937.

¹² Marcelo Rodea, *op. cit.*, p. 603.

¹³ Richard Roman, "Railroad Nationalization and the Formation of Administration Obrera in Mexico, 1937-1938", en *Iber-American Economic Affairs*, 35(3): 3-22, 1981, p. 13.

dores ferrocarrileros en los términos de sus contratos respectivos, que no son otros que los colectivos en vigor".¹⁴

La popularidad de la ideología del cooperativismo también influyó en la decisión del sindicato de promover la idea de una administración obrera. El gobierno de Lázaro Cárdenas, tenía varios experimentos de administración cooperativa, en algunas minas pequeñas, ingenios azucareros y en los rastros del Distrito Federal.¹⁵ Incluso hubo administraciones cooperativas en algunas de las líneas ferrocarrileras que no formaban parte del sistema nacional.¹⁶ Dentro del propio STFRM se propuso que las líneas nacionales fueran administradas por una cooperativa, pero esta sugerencia fue rechazada porque los trabajadores perderían las prestaciones y protección de sus contratos. (Bajo la administración de una cooperativa, los obreros hubieran sido sujetos a las determinaciones de los accionistas en relación con las condiciones de trabajo y los contratos ya existentes hubieran sido nulificados.) La idea de una administración cooperativa fue rechazada también por el sindicato debido a la creencia de que existía una contradicción inevitable de naturaleza ideológica entre el movimiento sindical y cooperativo. Marcelo Rodea, historiador contemporáneo y participante del movimiento obrero ferrocarrilero, ofreció el punto de vista del sindicato en relación con la cuestión de una administración cooperativa de las líneas.

Si una Cooperativa de Trabajadores hubiera manejado las Líneas Nacionales, el contrato de trabajo habría desaparecido para ser sustituido por los estatutos de la Sociedad que contendrían disposiciones especiales sobre los accionistas, sus facultades, asambleas de los consejos, etc. Los ferrocarrileros que son los más viejos luchadores tendrían que haber entrado a formar parte del movimiento cooperativista, persiguiendo fines distintos a los de los organismos de resistencia, dejando por tanto de formar parte del movimiento sindical revolucionario del país. Además, no hay que olvidar que siempre ha existido una pugna entre las cooperativas y los sindicatos ya que estos últimos opinan que las primeras constituyen una ayuda, un medio, aunque no el mejor para combatir a la clase capitalista, pero nunca la meta, la finalidad del movimiento obrero.¹⁷

El otro factor ideológico que influyó en la decisión del sindicato de luchar por la administración obrera fue la creencia de que iba a repercutir en la socialización de otros sectores de la economía. Según el secretario general Juan Gutiérrez:

[...] Una vez que la Nación tiene el absoluto dominio sobre lo que fueron propiedades de una Empresa privada, es el momento pro-

¹⁴ *Revista Mexicana del Trabajo*, 10 (55-57), enero-marzo de 1937, p. 7.

¹⁵ Richard Roman, *op. cit.*, p. 12.

¹⁶ Juan Gutiérrez, "Los obreros y los ferrocarriles", en *Futuro*, diciembre de 1937, p. 31.

¹⁷ Marcelo Rodea, *op. cit.*, pp. 603-604.

picio para realizar el programa revolucionario de su gobierno que, de acuerdo con el Plan Sexenal, tiende a socializar todas las actividades de producción económica como el único medio de ir logrando la transformación del sistema capitalista imperante. Con toda responsabilidad y plenamente capacitados para cooperar en esta trascendental obra social, los trabajadores ferrocarrileros están dispuestos a encargarse de la Administración del sistema nacional de ferrocarriles para lo cual [...] presentaremos un plan con proposiciones de realización inmediata...¹⁸

Desde el punto de vista del gobierno, en el momento de la nacionalización había tres opciones respecto de la administración ferrocarrilera: una administración gubernamental; una administración mixta —gobierno y sindicato—, y una administración obrera. La primera fue rechazada porque el gobierno creía que, bajo la gerencia del Estado, el STFRM seguiría funcionando solamente para proteger los intereses de los trabajadores y no cooperaría con el gobierno, en el caso de que fuera necesario hacer reajustes de salarios o de personal. Es decir, según el punto de vista del gobierno, la administración estatal de la empresa resultaría en más conflictos laborales y posiblemente en el colapso económico del sistema. En julio de 1937, el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Francisco J. Múgica, en un memorándum al presidente, recomendó la creación de una administración obrera y señaló los peligros de una administración estatal:

[...] los trabajadores ferrocarrileros conservarían orgánicamente el principio de la defensa sindical y no modificarían su actitud y táctica de lucha esencialmente gremial, tratando de imponer su propia disciplina y de buscar su mejoramiento económico haciendo uso de sus derechos sindicales y quizá hasta del de huelga, y tratarían, como es natural, de reducir el personal de confianza [...] De todo ello resultaría que la transformación de la situación jurídica de los Ferrocarriles Nacionales obtenida mediante el acuerdo de expropiación, sería por completo estéril y no llenaría ninguno de los fines que sirvieron de apoyo al propio acuerdo, ya que la lucha de los trabajadores en defensa de su propio interés entorpecería la dirección estatal, como antes lo hizo con la privada y continuaría absorbiendo gran parte de los renglones de prosperidad.¹⁹

La segunda opinión, una administración mixta, fue estudiada por el gobierno²⁰ pero, al final de cuentas, fue rechazada por razones similares; es decir, el gobierno creía que el sindicato entorpecería cualquier tipo de

¹⁸ *El Nacional*, 26 de junio de 1937.

¹⁹ Memorándum: Francisco J. Múgica a Lázaro Cárdenas, 26 de julio de 1937, Archivo General de la Nación, Ramo Presidentes: Lázaro Cárdenas, Legajo 545.3/333.

²⁰ Archivo del Centro de Estudios de la Revolución Mexicana Lázaro Cárdenas, S. A., Fondo Francisco J. Múgica, vol. 142.

administración en la cual no ejerciera control. Además, una administración mixta tendría los mismos problemas que las administraciones anteriores. Según el economista ferrocarrilero Moisés T. de la Peña:

En cuanto a la administración semi-oficial, prácticamente equivaldría a prolongar el actual sistema de administración; aunque es susceptible de radicales modificaciones, puesto que en el Ejecutivo no tiene ahora ninguna intervención el Sindicato. Con todo, está de tal modo viciada la administración semi-oficial en once años que lleva de vida, que sería peligroso el ensayo; se tendría una situación híbrida que ya se ha hecho odiosa y los choques seguirían en curso, con perjuicio de una buena administración.²¹

A fin de cuentas, la solución de la administración obrera fue adoptada por varias razones. En primer lugar, el gobierno quería poner fin a los conflictos laborales con el sindicato. Como es bien sabido, los ferrocarrileros tenían una larga historia de conflictos laborales e intergremiales, y la huelga de 1936, por el pago del séptimo día, fue uno de los factores que provocó la expropiación de las líneas nacionales. En segundo lugar, fue una solución congruente con la política obrerista del régimen. Como dijo Múgica “[...] la explotación de los Ferrocarriles Nacionales debe entregarse a sus propios obreros para compensarlos de la fuerza sindical que perdieron al subvertirse su situación jurídica y para ser consecuentes con la política sinceramente obrerista del gobierno federal.”²² Finalmente, la creación de una administración obrera aseguraba que el Estado conservaría la propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de México y que el gobierno podría, si lo creyese necesario, ejercer influencia en la nueva administración.

Las razones del gobierno cardenista de establecer la administración obrera deben ser entendidas dentro del contexto político de la época. En 1937, Cárdenas se enfrentaba a una fuerte oposición política del movimiento obrero. En primer lugar, en junio de 1937 hubo una escisión dentro de la Confederación de Trabajadores de México (CTM) que provocó la separación de varios sindicatos de la central obrera, incluyendo al STFRM. En segundo lugar, el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM) estaba en conflicto con las principales compañías petroleras y solicitaba el apoyo político de otros sectores del movimiento obrero y del gobierno. Dada la importancia de la industria petrolera en la economía nacional, las consecuencias de un conflicto prolongado se veían desastrosas; y además, parecía que este conflicto iba a extenderse a otros sectores de la economía; en junio de 1937, la CTM, bajo

²¹ Moisés T. de la Peña, “La Expropiación de los Ferrocarriles Nacionales de México”, en *El Trimestre Económico*, 4:195-226, 1937, pp. 220-221.

²² Memorándum: Francisco J. Múgica a Lázaro Cárdenas, 26 de junio de 1937, Archivo General de la Nación, Ramo Presidentes: Lázaro Cárdenas, legajo 545.3/333.

presión del STPRM, propuso una huelga general en apoyo a los petroleros. El propósito de esta huelga era convencer al gobierno de que obligara a las compañías a aceptar un contrato colectivo de trabajo para toda la industria petrolera. La decisión de emplazar a huelga fue abandonada en julio de 1937; sin embargo, el episodio reveló una profunda insatisfacción con el gobierno cardenista por parte del movimiento obrero. En estas circunstancias, la creación de la Administración Obrera fue la solución políticamente más viable para un gobierno que intentaba resolver complejos problemas laborales y que estaba comprometido con el concepto de participación obrera en la administración de industrias nacionalizadas.

2. LA CONSTITUCIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN OBRERA

La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México se constituyó el 1º de mayo de 1938, casi un año después del decreto expropiatorio y de la decisión de entregar la administración de las líneas nacionales a los obreros. Una de las razones de esta demora fue el desacuerdo que había entre el gobierno y el sindicato respecto de los términos de operación.

Como mencionamos antes, después de la nacionalización se convocó a un comité de representantes del gobierno y del sindicato para discutir las bases de la Administración Obrera, donde casi inmediatamente surgieron fuertes diferencias de opinión entre las partes.

Desde el punto de vista sindical, los principales puntos de preocupación eran los siguientes: *a)* que oficiales de la Administración Obrera fueran miembros del sindicato;²³ *b)* que oficiales del sindicato no ocuparan puestos directivos en la gerencia por lo menos dos años después de ocupar puestos en el sindicato;²⁴ *c)* que se mantuvieran los contratos colectivos existentes;²⁵ *d)* que el pago de la deuda ferrocarrilera fuera determinado como porcentaje de los ingresos anuales en lugar de una cantidad fija;²⁶ *e)* que se definiera de qué forma la Administración Obrera pagaría al sindicato la compensación por la expropiación;²⁷ *f)* que las obligaciones financieras heredadas de la empresa hicieran inviable la Administración Obrera.²⁸

Para el gobierno, los principales puntos de preocupación eran los si-

²³ *El Nacional*, 1 de septiembre de 1937.

²⁴ *El Nacional*, 8 de septiembre de 1937.

²⁵ *El Nacional*, 10 de noviembre de 1937. Como se vio antes, el gobierno aceptó la posición del STPRM en este punto.

²⁶ *El Nacional*, 1 de septiembre de 1937.

²⁷ James B. Stewart, *American Consul General, México, D. F., "Political Report for March 1938"*, 9 de abril de 1938. National Archives Washington, Record Group 59,812.00/30557.

²⁸ *El Nacional*, 1 de diciembre de 1937.

guientes: a) que se pagara la deuda ferrocarrilera y que los inversionistas de los ferrocarriles recibieran compensación; b) que se mantuviera un servicio eficiente, y c) que se conservara el coeficiente de explotación (la relación de gastos e ingresos) bajo el nivel de 85 por ciento.²⁹

Por otra parte, el sindicato y el gobierno tenían desacuerdos respecto a la independencia de la Administración, así como sobre las obligaciones financieras de la misma.³⁰

Respecto a la autonomía administrativa, cabe hacer notar que en el proyecto de creación de la nueva empresa de ferrocarriles, era la administración, mas no la propiedad, lo que se transfería al sindicato. Al sindicato le inquietaba que el gobierno no permitiera que la Administración Obrera funcionara de manera independiente y que pudiera nombrar a los oficiales ejecutivos y hacer caso omiso de las decisiones de la misma administración. El gobierno, por su parte, no quería perder el control total de los Ferrocarriles Nacionales. Respecto a las obligaciones financieras de la empresa, al sindicato le preocupaba que el gobierno impusiera condiciones imposibles de cumplir, pues eso llevaría al fracaso de la administración. El gobierno compartía las preocupaciones del sindicato sobre los problemas económicos de los ferrocarriles, pero al mismo tiempo fue determinado que los acreedores de la empresa fueran pagados. Estos problemas se discutieron durante varios meses y fueron resueltos el 28 de marzo de 1938 cuando Cárdenas aceptó los términos del sindicato respecto del nombramiento del gerente de la empresa, y se decidió nombrar a un comité para investigar los problemas económicos de los ferrocarriles y determinar la reglamentación financiera de la Administración Obrera.³¹

El 23 de abril de 1938 se decretó la creación de la Administración Obrera y el 1º de mayo se instaló formalmente. El decreto constaba de 26 artículos que definían sus obligaciones administrativas y financieras, y seis transitorios que tenían que ver con la disolución del Departamento Autónomo de Ferrocarriles y la distribución de sus deudas. Los aspectos más importantes del decreto eran los siguientes:

1) La Administración Obrera tendría completa libertad en relación con la administración de las líneas bajo su control y la construcción de nuevas líneas, talleres, etcétera (artículo 3);

2) El Consejo de Administración se integraría con siete miembros nombrados por el Comité Ejecutivo General y el Consejo General de Vigilancia (Artículo 5);

3) El coeficiente de explotación * no podría exceder 85 por ciento de los ingresos brutos (artículo 11);

4) La Administración Obrera tendría que gastar por lo menos 5.36 por ciento de ingresos brutos en adiciones y mejoramientos del sistema, y

²⁹ Richard Roman, *op. cit.*, p. 17.

³⁰ *Ibid.*, pp. 17-18.

³¹ *Ibid.*, p. 18.

tendría que entregar entre 3.64 por ciento (si los ingresos brutos no alcanzaban 125 000 000.00 pesos) y 5.64 por ciento (si los ingresos brutos excedían 125 000 000.00 pesos) de sus ingresos brutos al gobierno (artículo 12);

5) Las ganancias netas tendrían que ser distribuidas de la siguiente manera: 25 por ciento para adiciones y mejoramientos; 25 por ciento para el gobierno cuya participación total no podría exceder de 8.96 por ciento de los ingresos brutos; 25 por ciento para el Fondo de Ahorros de los trabajadores, y 25 por ciento de reserva para cubrir deudas en caso de que los ingresos brutos fueran menores de lo previsto (artículo 13);

6) Que las obligaciones financieras del Departamento Autónomo de Ferrocarriles fueran divididas igualmente entre el gobierno y la Administración Obrera (cláusula 4, artículos transitorios).³²

Esto representa el compromiso que se hizo entre el gobierno y el sindicato. El sindicato consiguió, por ley, la autonomía administrativa que deseaba, pero estaba limitado en su independencia financiera. El gobierno podía exigir hasta 8.96 por ciento de los ingresos brutos y obligaba a la administración a mantener el coeficiente de explotación por debajo del 85 por ciento. Sin embargo, desde el principio, la Administración Obrera enfrentó serios problemas económicos. En este momento, es preciso señalar que en 1938 los Ferrocarriles Nacionales tenían una deuda flotante de 42 500 000.00 pesos.³³ Además, como resultado de la destrucción de las líneas y equipo durante la época revolucionaria, y la falta de mantenimiento e inversión en bienes capitales por parte de las anteriores administraciones ferrocarrileras, la condición física del sistema nacional estaba muy deteriorada.³⁴

3. LOS PRIMEROS INTENTOS PARA RESOLVER LOS DESEQUILIBRIOS ECONÓMICOS

Desde el momento de su instalación, la Administración Obrera realizó un gran esfuerzo para que la empresa fuera económicamente viable.

³² Federico Bach, "The Nationalization of the Mexican Railroads", en *Annals of Collective Economy*, 15:70-93, 1939 (Reimpresión de Swets y Zeitlinger N.V., Amsterdam, 1968), pp. 88-93.

³³ Elías Terán Gómez, *Informe que el compañero Elías Terán Gómez, Secretario General del STFRM, rinde a la H. Cuarta Convención General Ordinaria*, México, STFRM, 1939, p. 39.

³⁴ Para información detallada sobre la condición física y problemas económicos de los Ferrocarriles Nacionales de México, véase los récords de la Misión Ferrocarrilera Estadunidense en México que trabajó entre 1942 y 1946 en la rehabilitación del sistema ferroviario. National Archives Washington, Record group 229, Office of Inter-American Transportation, *Records Relating to the United States Railway Mission in Mexico*. Las conclusiones más importantes de esta agencia fueron publicadas en: *The United States Railway Mission in Mexico, 1942-1946: A Summary Report*, Washington, D.C., Institute of Inter-American Transportation, 1947.

En los primeros meses, el Consejo de Administración intentó reducir los gastos salariales; aunque los sueldos ferrocarrileros no eran muy altos en comparación con otras industrias,³⁵ el porcentaje de salarios como proporción de los gastos totales se había incrementado de 63.2 por ciento en 1937 a 66.1 por ciento en 1938.³⁶ Este porcentaje era mucho más alto que el de las empresas ferrocarrileras de otros países. Por ejemplo, en Estados Unidos la proporción de gastos salariales a gastos totales era 47.9 por ciento; en la Gran Bretaña la proporción era 44.6 por ciento, y en Italia era 39.0 por ciento.³⁷ Con el propósito de reducir los gastos salariales de la empresa, el Consejo de Administración hizo un reajuste de personal administrativo y técnico de confianza que resultó en la abolición de 130 puestos.³⁸ Además, se redujeron los salarios de varios de los empleados ejecutivos de la empresa. Por ejemplo, el salario del director general fue reducido de 2 500 a 2 100 pesos; el del oficial mayor de 1 200 a 1 000 pesos; el del abogado en jefe de 1 800 a 1 000 pesos; el del ingeniero en jefe de 1 500 a 1 000 pesos; y el de cirujano en jefe de 1 200 a 1 000 pesos.³⁹

Después se intentó reformar la estructura de tarifas de cargas. La estructura vigente en los años 1930 había existido desde el porfiriato y reflejaba la política del gobierno de Díaz de fomentar el desarrollo de industrias de exportación, tales como la minería. El siguiente cuadro muestra la posición privilegiada que ocupó la industria minera en relación con las tarifas de carga.

Durante la presidencia de Cárdenas se criticó fuertemente su política de tarifas ya que favorecía la industria minera en detrimento de los pequeños agricultores.⁴⁰ El gobierno reconoció el problema y en 1938, antes de la fundación de la Administración Obrera, el Departamento Autónomo de Ferrocarriles autorizó el incremento de las tarifas de carga para varias clases de productos. Las tarifas de productos mineros se incrementarían entre 20 y 100 por ciento, y las de otras clases de productos entre 10 y 20 por ciento.⁴¹ Esta decisión causó reacciones encontradas. Mientras que los ferrocarrileros y el movimiento obrero, en general, apoyaron la decisión,⁴² organizaciones tales como la Confederación de Cámaras de Comercio y la industria minera protestaron. Incluso los gobernadores de

³⁵ Moisés T. de la Peña, "La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México", en *Revista de Economía*, septiembre-diciembre de 1938, p. 693.

³⁶ Nathaniel y Sylvia Weyl, *The Reconquest of Mexico: The Years of Lázaro Cárdenas*, Londres, Nueva York y Toronto, Oxford University Press, 1939, p. 274

³⁷ *Ibid.*

³⁸ Elías Terán Gómez, *op. cit.*, pp. 3-6.

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ Véase, por ejemplo: Moisés T. de la Peña, "Crítica de las tarifas ferrocarrileras", en *El Trimestre Económico*, 4:3-24, 1937, y "Los transportes ferrocarrileros y las tarifas", en *Investigación Económica*, 2(2):220-234, 1942.

⁴¹ *Diario de los Negocios*, 27 de abril de 1938.

⁴² *El Machete*, 9 de junio de 1938.

CUADRO 1

TARIFAS DE CARGA DE MINERALES Y OTROS PRODUCTOS
(en pesos)

<i>Producto</i>	<i>Precio medio por tonelada (1931-1935)</i>	<i>Tarifa por 500 km</i>	<i>Porcentaje de la tarifa al precio</i>
Maíz	75.00	12.36	16.48
Mineral	75.00	8.28	11.04
Trigo	150.00	15.20	10.13
Mineral	150.00	9.11	6.07
Frijoles	180.00	16.70	9.28
Mineral	180.00	9.11	5.06
Harina	239.00	17.45	7.29
Zinc	239.00	5.75	2.40
Algodón	805.00	27.46	3.41
Plomo argentino	805.00	8.28	1.03

FUENTE: Moisés T. de la Peña, "Crítica de las Tarifas Ferrocarrileras", en *El Trimestre Económico*, 4:3-24, 1937, p. 16.

nueve estados donde se producían minerales criticaron la nueva reforma de tarifas.⁴³ Finalmente, el Sindicato Industrial de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana (SITMMMSRM) no apoyó las reformas;⁴⁴ según su punto de vista, la industria minera estaba en crisis por la baja de precios en el mercado internacional de productos tales como plomo, cobre y zinc, y el aumento de tarifas iba a provocar intentos de reducir los salarios de los mineros y el reajuste de trabajadores en la industria. Bajo esta presión política, Cárdenas, en junio de 1938, decidió no llevar a cabo las reformas.

El sindicato intentó convencer al gobierno de que contribuyera con su participación en los ingresos brutos de la empresa, para el pago de la deuda ferrocarrilera. Bajo las cláusulas transitorias de la legislación que

⁴³ Informe: "Proposed Freight Rate Changes on National Railway Lines, Mexico". Por E. L. W. Eistetter Traductor, Consulado General Estadunidense, México, D. F., 16 de junio de 1938.

⁴⁴ *El Machete*, 3 de junio de 1938.

creó la Administración Obrera, las obligaciones financieras del Departamento Autónomo de Ferrocarriles fueron divididas por igual entre el gobierno y la nueva gerencia ferrocarrilera. No obstante, la cuestión de la deuda llegó a ser un asunto de disputa entre el gobierno, por una parte, y el STFRM y la Administración Obrera, por la otra. Específicamente, la disputa tenía que ver con el uso del 5.64 por ciento de ingresos brutos que la Administración Obrera tenía que pagar al gobierno a partir del 1º de mayo de 1939. El Consejo de la Administración Obrera y el STFRM afirmaron que esta cantidad debería ser utilizada para el pago de la deuda ferrocarrilera. El gobierno, en cambio, sostenía que ya había aceptado la responsabilidad de pagar el 50 por ciento de las obligaciones financieras del Departamento Autónomo de Ferrocarriles y que, dado que la Administración Obrera tenía el control completo del presupuesto de los Ferrocarriles Nacionales, debía responsabilizarse del otro 50 por ciento de la deuda ferrocarrilera.⁴⁵ El punto de vista del gobierno prevaleció y la Administración Obrera, no pudo hacer pagos sustanciales de la deuda ferrocarrilera.

A pesar de los esfuerzos del Consejo de Administración para sacar adelante la empresa, la Administración Obrera experimentó serias dificultades económicas y no pudo alcanzar el coeficiente de explotación de 85 por ciento señalado por la ley. El siguiente cuadro señala los ingresos de los Ferrocarriles Nacionales de México durante el periodo 1926-1943.

La cuestión del estado financiero fue materia de discusión entre el gobierno y el sindicato en las pláticas que se llevaron a cabo en 1940 sobre los problemas de la Administración Obrera; asimismo, fue uno de los motivos de la reorganización ferrocarrilera de diciembre de ese año.

4. LAS RELACIONES LABORALES

Además de los problemas económicos de los Ferrocarriles Nacionales, la Administración Obrera tenía que enfrentar los problemas laborales. Los primeros indicios de descontento con la gestión obrera aparecieron cuando el Consejo de Administración decidió llevar a cabo un reajuste del personal administrativo y técnico de confianza. Aunque el liderazgo del STFRM aceptó la necesidad de la reorganización, algunos de los reajustes propuestos provocaron la oposición de ciertas secciones.⁴⁶

⁴⁵ STFRM, Comité Ejecutivo General, circular núm. 69, 31 de mayo de 1940, Archivo General de la Nación, Ramo Presidentes: Lázaro Cárdenas, legajo 513/2.

⁴⁶ Por ejemplo, cuando el Consejo de Administración propuso el reajuste de Aquiles Amparán, superintendente de Fuerza Motriz y Maquinaria, con motivo de su incompetencia, varias secciones amenazaron efectuar paros. El conflicto se resolvió cuando Elías Terán Gómez, secretario general del STFRM, intervino y explicó los motivos de la decisión del Consejo de Administración. El reajuste del superintendente de Personal provocó menos oposición, sin embargo, el Comité Ejecutivo General tenía que intervenir y explicar los motivos del reajuste. A raíz de

CUADRO 2

INGRESOS DE LOS FERROCARRILES NACIONALES
DE MÉXICO, 1926-1943

<i>Año</i>	<i>Ingresos brutos</i>	<i>Gastos</i>	<i>Ingresos netos</i>	<i>Coefficiente de exportación</i>
1926	112 412 828.42	103 173 350.73	9 239 477.68	91.78
1927	111 056 003.41	104 448 240.45	6 607 762.96	94.05
1928	112 624 723.21	99 903 467.41	12 721 255.80	88.70
1929	112 921 197.05	91 636 022.08	21 285 174.97	81.15
1930	107 520 353.52	93 135 745.62	14 389 607.90	86.62
1931	88 356 558.99	73 446 007.30	14 910 551.69	83.12
1932	73 460 461.19	69 329 920.56	4 131 540.33	94.38
1933	81 815 366.08	71 709 957.87	10 105 408.21	87.65
1934	104 211 822.57	76 533 835.78	27 677 956.79	73.44
1935	115 510 837.92	89 199 064.61	26 311 773.31	77.22
1936	125 957 135.50	104 524 367.72	21 432 767.78	82.98
1937	142 183 928.36	121 466 012.47	20 717 915.89	85.43
1938	146 187 015.31	128 101 564.96	18 085 450.35	89.63
1939	158 128 339.50	135 913 973.06	22 214 366.44	85.95
1940	162 775 776.37	147 007 096.55	15 768 679.82	90.31
1941	174 234 710.18	155 880 077.57	22 354 632.61	89.17
1942	201 897 658.27	183 900 445.06	17 997 213.21	91.09
1943	252 656 011.99	238 825 757.47	13 830 254.52	94.53

FUENTE: Confederación de Cámaras Industriales, "La Situación Económica de los Ferrocarriles Nacionales de México", en *El Economista*, 16 de agosto de 1944, p. 22.

Fue más evidente el descontento con el Consejo de Administración para fines de 1938 cuando, a pesar de la decisión sindical de suspender peticiones de carácter económico a partir de la instalación de la Administración, el Consejo de Administración tuvo que llevar a cabo una investigación detallada cada vez que propuso el reajuste de personal administrativo. Elías Terán Gómez, *op. cit.*, pp. 7-8.

nistración Obrera, los trabajadores ferrocarrileros acudieron ante sus dirigentes sindicales con una serie de demandas relacionadas con los salarios y condiciones de trabajo vigentes. Las peticiones más importantes eran las siguientes: que el salario mínimo diario se aumentara de 1.80 pesos a 2.80 pesos; que los oficinistas fueran pagados por el séptimo día para que sus condiciones de trabajo fueran equivalentes a las que regían en otras categorías de trabajadores, y que el pago del tiempo extraordinario fuera hecho según lo establecido en el Contrato Colectivo de Trabajo de 1936 que amparó a los empleados de la Administración Obrera.⁴⁷ Los obreros justificaron la primera demanda señalando que el salario mínimo en los ferrocarriles que no formaban parte del sistema nacional era de entre 2.50 pesos y 2.80 pesos diarios, y que el costo de vida había aumentado desde la instalación de la Administración Obrera.⁴⁸ Puesto que los sueldos no se habían incrementado, los ferrocarrileros habían sufrido una reducción en sus salarios reales. La segunda petición significaba un aumento salarial de 8.66 por ciento y estaba sustentada en que otras categorías de empleados ferrocarrileros habían recibido un aumento de 16.66 por ciento como resultado de una reforma al artículo 78 de la Ley Federal del Trabajo que había otorgado el pago del séptimo día a varias categorías de trabajadores. Este aumento no había sido otorgado a los oficinistas y, desde 1936, el STFRM había estado intentando rectificar la disparidad entre las condiciones de los oficinistas y otros grupos ferrocarrileros. La última administración ferrocarrilera había otorgado un aumento de 8 por ciento a los oficinistas y durante el periodo de la Administración Obrera, los obreros hicieron una campaña para el pago del otro 8.66 por ciento.⁴⁹ La tercera petición se basaba en que existían anomalías entre las distintas regiones del sistema ferrocarrilero en relación el pago de tiempo extraordinario, y que en muchos casos el tiempo extraordinario no había sido pagado según las condiciones del contrato colectivo del trabajo.⁵⁰

La dirección del STFRM tuvo una actitud ambivalente. Por una parte, reconoció que las peticiones eran justas y apoyó el espíritu de las demandas; sin embargo, por la otra, creyó que su realización llevaría a la quiebra de la Administración Obrera. Según Elías Terán Gómez, secretario general del STFRM:

[...] las peticiones [...] ascendían aproximadamente a la suma de siete millones de pesos, cantidad que de concederse, hubiera traído como consecuencia el fracaso inmediato de la Administración Obrera, pues las condiciones económicas de ésta no le permitían hacer un desembolso de esta naturaleza.⁵¹

⁴⁷ *La Voz de México*, 24 de diciembre de 1938.

⁴⁸ Elías Terán Gómez, *op. cit.*, p. 32.

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ *Ibid.*, pp. 8-9.

⁵¹ *Ibid.*, p. 29.

Habiendo determinado el costo que implicaban las demandas obreras, el Comité Ejecutivo, el Consejo General de Vigilancia y el Cuerpo General de Ajustes nombraron una comisión para investigar la situación económica de la Administración Obrera. La comisión encontró que la situación era pésima y que para el 1º de abril de 1939 tendría un déficit de 2 659 634.00 pesos y en consecuencia concluyó que la Administración Obrera no podría satisfacer las demandas laborales.⁵²

Entonces el sindicato decidió apelar directamente al Presidente y el 16 de enero de 1939 hubo una junta con Cárdenas en la cual se discutieron la condición financiera de la empresa, la cuestión de las tarifas de carga, la interrupción del subsidio gubernamental a los Ferrocarriles Nacionales y las peticiones formuladas por los trabajadores. Sobre estas últimas, dijo Cárdenas que no iba a cambiar la política existente y que las peticiones del sindicato eran inaceptables; también señaló que la Administración Obrera podría mejorar la situación económica de los ferrocarriles —y a lo mejor satisfacer las demandas obreras— si pudiera reajustar más personal y reducir los salarios de los ejecutivos. No obstante, Cárdenas se comprometió a investigar la situación económica de la empresa y comunicar sus conclusiones al sindicato. Sin embargo, ya al final de la Cuarta Convención General Ordinaria del STFRM en mayo de 1939, el sindicato todavía no había recibido la conclusión del Presidente.⁵³ Como el sindicato estaba consciente de los problemas económicos de la empresa, decidió no presionar al gobierno ni al Consejo de Administración, para que resolvieran las peticiones a su favor. En este sentido, la política del sindicato refleja su papel contradictorio en la Administración Obrera porque, por una parte, tenía que representar los intereses de los obreros, y por la otra, los del patrón.

Además, la Administración Obrera tenía que enfrentar una serie de conflictos intergrupales. El más importante de éstos era el que existía entre los caldereros y carpinteros sobre la división del trabajo en los talleres de Nonoalco. La disputa había existido desde 1934, pero en julio de 1940 se desató la violencia cuando unos 100 trabajadores entraron en los talleres de los carpinteros y sustrajeron instrumentos de trabajo y materiales. Según el testimonio de los representantes de ambos grupos, el incidente ocurrió porque los caldereros estaban descontentos con el Consejo de Administración pues no había cumplido con lo establecido en el nuevo contrato colectivo de trabajo que estaba en vigor desde el 20 de febrero de ese año. Según las condiciones del contrato, las dos categorías laborales se fusionarían en una nueva especialidad que se encargaría de la construcción de carros en los talleres de los Ferrocarriles Nacionales. A pesar del incidente y de las presiones de varias secciones del sindicato al

⁵² *Ibid.*

⁵³ *Ibid.*, pp. 36-37.

presidente Cárdenas para que interviniera en el conflicto, la disputa no se resolvió durante el periodo de la Administración Obrera.⁵⁴

Finalmente, durante la Primera Convención de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México instalada el 16 de abril de 1940, surgieron otras quejas respecto a la gestión sindical del sistema ferroviario. Por lo general, estas quejas tenían que ver con las disparidades que había en las condiciones de trabajo y salarios entre las distintas especialidades y regiones del sistema ferroviario.⁵⁵

5. LA CONTROVERSIA SOBRE LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS

Durante la Administración Obrera, los accidentes ferroviarios fueron objeto de discusión y preocupación constante; se decía que las causas en el considerable aumento del número de accidentes eran la ineficiencia de la Administración y la negligencia con que los trabajadores hacían su labor. La trascendencia de este problema sirvió de justificación al general Cárdenas para reorganizar los Ferrocarriles Nacionales en 1940.

Sin embargo, según datos oficiales, el número de accidentes está por debajo de la media en relación con los años inmediatos anteriores, habiendo acusado una baja en el último año de esta experiencia administrativa. El siguiente cuadro muestra el número total de accidentes ferroviarios entre 1936 y 1941. Las cifras se refieren a accidentes de todas categorías.

Además, los datos estadísticos disponibles sugieren que la cuestión de

⁵⁴ Archivo General de la Nación, Ramo Presidentes: Lázaro Cárdenas, legajo 432/6.

⁵⁵ En este contexto, hay que señalar que de vez en cuando hubo quejas sobre la actuación de la Administración Obrera en la investigación de las peticiones de los trabajadores. Por ejemplo, durante la convención, un grupo de truqueros denunciaba que los mecánicos de segunda clase, que desempeñaron labores parecidas, recibieron salarios más altos. En una carta enviada a la Convención, los truqueros señalaban que habían presentado una demanda ante el Departamento Autónomo de Trabajo en diciembre de 1937 pero que, hasta la fecha, no se había resuelto el asunto. La carta sugirió que esto había pasado porque no tenían contactos influyentes ni en la burocracia del Departamento Autónomo del Trabajo ni en el Consejo de Administración, y que unos miembros de su grupo estaban intentando jalar palancas para resolver su queja. Según la carta "esta actitud no puede ni debe extrañarlos porque es el reflejo de la experiencia vista en el sonoro caso de los compañeros mecánicos electricistas y de la respetable Especialidad que forman los compañeros Oficinistas, pues ambas especialidades en esta forma han mejorado grandemente sus justas peticiones a través de Licenciados particulares".

También fue alegado que tanto el Consejo de Administración como el liderazgo sindical habían intentado demorar la resolución del asunto ante el Departamento Autónomo del Trabajo. La carta concluía diciendo que los obreros habían agotado todos los caminos e insistía que la Administración Obrera debería actuar de inmediato para resolverlo. Véase: *Carta*, Jesús Corona a la Primera Convención de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, 9 de mayo de 1940. Archivo General de la Nación, Departamento Autónomo de Trabajo, caja 197, expediente 5.

CUADRO 3

ACCIDENTES FERROCARRILEROS

<i>Año</i>	<i>Número</i>
1936	973
1937	1191
1938	1031
1939	977
1940	801
1941	930

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Departamento de Ferrocarriles en Explotación, Oficina de Glosa y Estadística, *Estadística de los Ferrocarriles y Tranvías de Concesión Federal*, México, D. F., 1945.

la negligencia obrera como causa de los accidentes fue exagerada. Por ejemplo, en 1938, menos de la mitad (218 de 526) de los accidentes ferrocarrileros fueron causados por negligencia de los trabajadores. La mayoría fue ocasionada por otros motivos tales como vía mala (148 de 526), vía obstruida (14 de 526), equipo defectuoso (96 de 526), incendios (13 de 526), actos criminales (3 de 526) y rebelión (6 de 526).⁵⁶ En 1940, las cifras eran las siguientes: negligencia de los empleados (284 de 800), vía mala (207 de 800), vía obstruida (31 de 800), equipo defectuoso (173 de 800) y otras causas (105 de 800).⁵⁷

Esto no quiere decir que se reste importancia a la cantidad de accidentes ferrocarrileros ocurridos entre 1938 y 1940. Hubo varias colisiones que provocaron muertos y heridos. Entre los casos más serios se encuentran los siguientes: un choque entre dos trenes en Querétaro en agosto de 1938, provocó 5 muertos y 14 heridos; otro choque entre dos trenes en enero de 1939 dejó un saldo de 5 muertos y 5 heridos; otro más entre dos tres de pasajeros en la línea de San Luis Potosí en enero de 1939 en el cual se murieron 6 personas y resultaron heridas 13; otro choque cerca de Querétaro, esta vez entre los trenes de Guadalajara y Laredo en abril de 1939, en el cual hubo 24 muertos y 10 heridos; otro entre un tren

⁵⁶ *Memorandum*, Melquiades Gallardo a Lázaro Cárdenas, 17 de abril de 1939. Archivo General de la Nación, Ramo Presidentes: Lázaro Cárdenas. Legajo 513/176.

⁵⁷ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Departamento de Ferrocarriles en Explotación, Oficina de Glosa y Estadística, *Estadística de los Ferrocarriles y Tranvías de Concesión Federal Correspondiente al Año Terminado el 31 de diciembre de 1940*, México, D. F. (194?), p. 132.

de pasajeros y un tren de carga en febrero de 1940 en el cual se murieron 14 personas y 70 quedaron heridas; y otro más de dos trenes en marzo de 1940 provocó 3 muertos y 6 heridos.⁵⁸

Preocupados por este tipo de accidentes, la Administración Obrera y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas llevaron a cabo investigaciones para encontrar las causas y aprobaron medidas disciplinarias cuando fue necesario.⁵⁹ El choque de los trenes de Guadalajara y Laredo ocurrió por negligencia de sus respectivas tripulaciones lo cual provocó un escándalo, que culminó con la renuncia de los miembros del consejo de la Administración Obrera, a excepción del director general, Salvador Romero.⁶⁰ Además, los empleados responsables fueron procesados con el cargo de negligencia criminal.⁶¹

Sin duda, accidentes como éste desprestigliaron a la Administración Obrera, y provocaron críticas respecto a la falta de disciplina y negligencia de los trabajadores bajo la gestión sindical. Según la evidencia disponible, éste fue el punto de vista del gobierno y aún hubo alegatos de que las investigaciones de la Administración Obrera en relación con las causas de los accidentes eran insuficientes y que se aplicaron sanciones disciplinarias arbitrariamente.⁶² El STFRM sostuvo que la mayoría de los accidentes fue el resultado del deterioro de las líneas, pero también admitió que algunos percances se originaron por negligencia de los empleados.⁶³ En cuanto al choque de los trenes de Guadalajara y Laredo, el sindicato condenó la actitud de irresponsable de los empleados involucrados y afirmó que se llevaría a cabo una investigación detallada de las causas del accidente; señaló que tomaría medidas para evitar accidentes de esta índole en el futuro,⁶⁴ y finalmente, afirmó que el sabotaje había sido un factor importante en los accidentes ferroviarios.⁶⁵

Es preciso señalar que la cuestión de los accidentes fue utilizada por la derecha política para desprestigliar a la Administración Obrera y al gobierno cardenista. En 1939 y 1940 periódicos y revistas de derecha tales como *La Prensa*, *Omega*, *El Hombre Libre*, *Hoy* y *El Mundo* (Tampico) publicaron varios artículos donde criticaban la supuesta falta de disciplina en la Administración Obrera y decían que la negligencia obrera era el factor principal de los accidentes ferroviarios. Uno de los críticos

⁵⁸ Gustavo Molina Font, *El Desastre de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México, Biblioteca de "Acción Nacional" (194?), p. 46.

⁵⁹ Véase, por ejemplo: Archivo General de la Nación, Ramo Presidentes: Lázaro Cárdenas, legajo 513/176.

⁶⁰ *El Popular*, 22 de abril de 1939.

⁶¹ *El Popular*, 20 de abril de 1939.

⁶² Memorándum, Melquiades Angulo Gallardo a Lázaro Cárdenas, 17 de abril de 1939. Archivo General de la Nación, Ramo Presidentes: Lázaro Cárdenas, legajo 513/176.

⁶³ *El Popular*, 1º de junio de 1938.

⁶⁴ *La Voz de México*, 24 de abril de 1939.

⁶⁵ *El Popular*, 14 de abril de 1939.

más destacados fue un partidario de Acción Nacional, Gustavo Molina Font. Entre 1938 y 1940 escribió varios artículos de denuncia contra la gestión sindical de las líneas nacionales y en 1940 se publicó un libro donde calificaba a la Administración Obrera como el peor episodio en la historia de los ferrocarriles del país. Típico de sus comentarios era el siguiente:

Tratándose de cheques de trenes en marcha, de más está decir que absolutamente todos estos trágicos accidentes [...] tuvieron su origen en punibles negligencias, en descuidos imperdonables, en errores que no tienen explicación ni excusa, y en la frecuente y notoria infracción de las reglas estandarizadas [*sic*] cuya estricta observancia basta para impedir o, cuando menos hacer muy remota la posibilidad de accidentes como los relacionados. Y todo esto se sintetiza en una sola palabra: *indisciplina*.

Además de estos graves accidentes, ha habido durante la Administración Obrera centenares de otros accidentes de menor cuantía que si no han tenido la trágica resonancia de aquéllos entrañan pérdidas materiales de muy seria importancia para los Ferrocarriles.⁶⁶

Sin duda este tipo de críticas influyeron en la percepción de los accidentes por parte del público y del gobierno.

LA REORGANIZACIÓN FERROCARRILERA DE 1940

Para mediados de 1940, la Administración Obrera, se encontraba en una posición difícil a causa de los problemas económicos de los ferrocarriles y la presión de la derecha política. En este marco, hubo varias reuniones entre representantes del gobierno, del Consejo de Administración y del STFRM para discutir el futuro de la gestión sindical de las líneas nacionales. Las primeras reuniones se llevaron a cabo en mayo de 1940, y en ellas el gobierno manifestó su preocupación por el incumplimiento de la Administración Obrera del pago del 5.64 por ciento de los ingresos brutos que debía haber hecho desde el 1º de mayo de 1939 a la Tesorería Federal, así como de las deudas ferrocarrileras. También se hicieron fuertes cargos en contra de la Administración Obrera en relación con la falta de disciplina, la ineficiencia del servicio ferrocarrilero y el alto índice de accidentes. Finalmente, el gobierno señaló que sería necesario que la Administración Obrera formulara una serie de medidas para reducir los gastos de los ferrocarriles y que el gobierno no estaba dispuesto a cambiar la política existente en relación con las tarifas de carga ni la organización financiera de la Administración Obrera. El STFRM apoyó a la gerencia ferrocarrilera, argumentando que muchos de los problemas señalados habían existido desde antes de la instalación de la Administración Obrera;

⁶⁶ Gustavo Molina Font, *op. cit.*, pp. 46-47.

que no se había entregado el 5.64 por ciento de los ingresos brutos al gobierno porque esta cantidad había sido utilizada para liquidar la deuda ferrocarrilera (y en ese mismo punto, señaló que el gobierno no había pagado su porción de las deudas del Departamento Autónomo de Ferrocarriles como había quedado estipulado por los artículos transitorios del decreto que creó la Administración Obrera); que muchos de los problemas señalados habían sido corregidos, y que varios de los alegatos sobre la falta de disciplina e ineficiencia eran falsos. No obstante, el Consejo de la Administración Obrera se comprometió a formular una serie de medidas para reducir los gastos administrativos.⁶⁷

Durante el próximo mes, la Administración Obrera estudió los problemas financieros de la empresa y el 9 de julio publicó un plan de economías. En el preámbulo de las propuestas, el Consejo de Administración afirmó que sería necesario reducir los gastos mensuales por una cantidad de 1 600 000.00 pesos y para tal fin propuso las siguientes medidas: que a partir del 1º de agosto de 1940 las erogaciones salariales se redujeran a lo que importaban las nóminas de pago en el mes de mayo de 1938; la supresión de puestos de confianza que no fuesen necesarios; la restricción al mínimo del pago de tiempo extraordinario con las medidas administrativas y disciplinarias que se necesitaran, pero sin perjudicar el servicio; que el pago de sueldo a causa de enfermedades no profesionales se estableciera con base en 60 días de medio sueldo, en lugar de 15 días de sueldo íntegro que fijó el contrato colectivo de trabajo de 1937; que no se cubrieran las vacantes temporales del personal cuya duración fuera de 15 días o menos; el mantenimiento de una rígida disciplina; la supresión de las comisiones de los boletos, y la supresión de trenes, servicios, turnos o puestos de cualquier departamento que no fueran indispensables.⁶⁸

Las economías propuestas no fueron aprobadas por todas las secciones del STFRM. Aunque el Comité Ejecutivo General no lo comentó públicamente, las secciones 15 (ciudad de México)⁶⁹ y 24 (San Luis Potosí)⁷⁰ atacaron las propuestas, y afirmaron que se podría lograr las mismas economías eliminando irregularidades en la compra de materiales y equipo, con la abolición de puestos de confianza no necesarios, y con la reducción de los salarios ejecutivos.

El gobierno tampoco respondió públicamente, aunque el 11 de julio de 1940 hubo otra reunión para discutir los problemas ferrocarrileros. En esta reunión la discusión giró alrededor de dos cuestiones: el índice de accidentes y los problemas económicos de la Administración Obrera. Res-

⁶⁷ Archivo General de la Nación, Ramo Presidentes: Lázaro Cárdenas, legajo 513/2.

⁶⁸ *La Prensa*, 9 de julio de 1940.

⁶⁹ *El Popular*, 14 de julio de 1940.

⁷⁰ TSERM, Sección 24, "Manifiesto a todos los ferrocarrileros del país", San Luis Potosí, julio de 1940. Archivo General de la Nación, Ramo Presidentes: Lázaro Cárdenas, legajo 513/2.

pecto a los accidentes, el presidente quería saber por qué habían ocurrido tantos y qué medidas se habían tomado para mejorar la seguridad del servicio ferrocarrilero. El sindicato respondió admitiendo que el índice de accidentes fue un problema serio y que muchos de los accidentes eran el resultado de la negligencia obrera y falta de disciplina, y se comprometió a investigar las causas de los accidentes y recomendar medidas para mejorar la seguridad del servicio ferrocarrilero.⁷¹ En relación con los problemas económicos, Cárdenas insistió en la necesidad urgente de llevar a cabo una serie de economías y pidió que el sindicato formulara una propuesta para facilitar la liquidación de las obligaciones financieras de los Ferrocarriles Nacionales de México.⁷²

El 16 de julio de 1940 se celebró otra junta y en esta sesión Juan Gutiérrez, director general de la Administración Obrera, presentó las propuestas del Consejo de Administración para efectuar las economías exigidas por el gobierno. El STFRM, por su parte, presentó una serie de propuestas con el propósito de reducir el índice de accidentes.⁷³ En esta reunión hubo una fuerte discusión sobre la falta de apoyo financiero del gobierno a la Administración Obrera, la cuestión del pago de 5.64 por ciento de los ingresos ferrocarrileros a la Tesorería Federal, y el asunto de la estructura de las tarifas de carga. Mientras el gobierno mantuvo su posición de no modificar la política existente en estos aspectos, los representantes del STFRM y la Administración Obrera insistieron en la necesidad de hacer reformas a la reglamentación financiera de los ferrocarriles. Además, el sindicato protestó por el plan de economías propuesto por el Consejo de Administración, y en este contexto se puede notar que el STFRM quedaba en una posición contradictoria. Según el secretario general del STFRM, Jesús Solís “cuando se nos plantea una situación en la que es el mismo Sindicato el que tiene que aprobar, que aceptar e imponer a sus miembros una regresión a condiciones que han estado en vigor hace algunos años, para nosotros, especialmente para los que estamos aquí presentes, que somos directivos generales y los locales de nuestras Secciones, es una situación sumamente dura y lo es porque la misión de los Sindicatos nunca ha sido ni equivocadamente obligar a sus miembros a aceptar regresiones en su situación, de ahí que nos encontramos en la necesidad de plantear con todo respeto a usted alguna otra forma de solucionar esta situación”.⁷⁴

El gobierno, por su parte, atacó la actitud del STFRM, calificándola como irresponsable y alegando que no estaba dispuesto a cooperar. Según

⁷¹ “Acta de la junta celebrada en el Palacio Nacional con los elementos ferrocarrileros, 11 de julio de 1940”, Archivo General de la Nación, Ramo Presidentes: Lázaro Cárdenas, legajo 513/2.

⁷² *Ibid.*

⁷³ “Acta de la junta celebrada con el elemento ferrocarrilero en el Palacio Nacional, 16 de julio de 1940”, Archivo General de la Nación, Ramo Presidentes: Lázaro Cárdenas, legajo 513/2.

⁷⁴ *Ibid.*

Cárdenas: “ustedes no ayudan al Gobierno, no le prestan estas facilidades, la indisciplina, la falta de atención para cuidar los equipos, eso está mandando el propósito que hizo el Gobierno de llegar algún día a poner las fuentes de trabajo en manos de los trabajadores. Cuando observamos actitudes de esta naturaleza, que ustedes son los más calurosos defensores de que las líneas estén en sus manos, nosotros creemos que están pensando lo contrario, nosotros creemos en el sabotaje por interés de carácter político y por irresponsabilidad frente a la situación económica. Nosotros pedimos a ustedes concretamente cumplan sus obligaciones; seguramente el Gobierno los ayudará, pero nosotros no podemos autorizar el aumento de tarifas, mientras no nivelen las finanzas y cumplan con las obligaciones que aceptaron”.⁷⁵

Al fin de la reunión no se había resuelto nada aunque el STFRM se comprometió a formular un plan de economías.

El 25 de julio de 1940 el STFRM inauguró una convención extraordinaria para discutir los problemas económicos de la Administración Obrera y para tratar la cuestión de la falta de disciplina en el sistema ferrocarrilero.⁷⁶ En esta convención, los delegados manifestaron su apoyo a la Administración Obrera y reconocieron la necesidad de reducir los gastos de la empresa. Sin embargo, la posibilidad de reajustar personal o reducir salarios fue rechazada.⁷⁷ Una semana después, el STFRM entregó sus propuestas de reformas al gobierno. Bajo el plan sindical se extenderían los poderes del Consejo de Administración y se reduciría el porcentaje de ingresos totales que fuera a ser dedicado a la reparación y mejoramiento de las propiedades de los ferrocarriles.⁷⁸ Aunque la mayoría de las propuestas de la convención eran aceptables para los miembros del sindicato, una medida —que se aplazara el pago de vacaciones por un año— provocó protestas y, al fin y al cabo, fue rechazada.⁷⁹

El gobierno consideró que las propuestas sindicales eran insuficientes⁸⁰ y en octubre de 1940 expidió una contrapropuesta. El plan gubernamental fue parecido al propuesto por el Consejo de Administración aunque adoptó la sugerencia sindical de que el porcentaje de ingresos totales dedicado a reparaciones y mejoramientos fuera reducido.⁸¹ El STFRM rechazó el plan del gobierno porque significaba que habría reajuste de personal y reducción de salarios, así que el asunto quedó sin resolverse hasta que llegó el gobierno de Ávila Camacho.

El 16 de diciembre de 1940 hubo una reunión entre el presidente Ávila Camacho, Jesús Solís, secretario general de la STFRM, y Arturo de la Vega, presidente del Consejo General de Vigilancia del STFRM. En esta

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ *El Popular*, 25 de julio de 1940.

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ Arthur W. Macmahon, *op. cit.*, p. 467.

⁷⁹ *El Popular*, 16 de noviembre de 1940.

⁸⁰ Arthur W. Macmahon, *loc. cit.*

⁸¹ *Ibid.*

reunión, Ávila Camacho manifestó su intención de efectuar una reorganización de los ferrocarriles. El sindicato, por su parte, expresó su oposición de los ferrocarriles. El sindicato, por su parte, expresó su oposición a la reorganización y sugirió al Presidente que aboliera la obligación de los ferrocarriles de pagar 10 por ciento de ingresos brutos como impuestos y que reformara la estructura de tarifas de carga.⁸²

A pesar de la oposición del sindicato, el 18 de diciembre de 1940, el gobierno anunció oficialmente la abolición de la Administración Obrera y la formación de una nueva administración ferrocarrilera. Bajo el plan de reorganización, el Consejo de Administración consistiría de siete miembros, cuatro de los cuales serían nombrados por el gobierno y tres por el sindicato; el director general de los Ferrocarriles Nacionales también sería nombrado por el gobierno; los contratos colectivos de trabajo existentes seguirían en vigor, y las obligaciones económicas de la nueva gerencia serían parecidas a las de la Administración Obrera.⁸³

Aunque el gobierno estaba convencido de que no era viable la Administración Obrera, los argumentos del sindicato respecto de los problemas económicos de la empresa parecen haber influido en el punto de vista oficial. El 19 de diciembre de 1940, después del anuncio oficial de la disolución de la Administración Obrera, hubo una reunión entre Eduardo Suárez, secretario de Hacienda y Crédito Público, y representantes del STFRM, en la cual se decidió que la legislación existente sería modificada de la siguiente manera: 1) que se aboliría la obligación de los Ferrocarriles Nacionales de lograr un coeficiente de explotación de menos de 85 por ciento porque la situación financiera de la empresa lo hacía imposible; 2) que se aboliría la obligación de los ferrocarriles de pagar el 5.64 por ciento de ingresos brutos al gobierno y que una proporción equivalente se invertiría para el mejoramiento del sistema ferrocarrilero, y 3) que el porcentaje de ingresos dedicado a "adiciones y mejoramientos" sería incrementado de 5.36 por ciento al 10 por ciento.⁸⁴

Después de esta reunión, el gobierno tomó los pasos finales para efectuar la reorganización, y el 21 de diciembre de 1940 fue presentado a la Cámara de Diputados un proyecto de ley para la disolución de la Administración Obrera y la creación de la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México,⁸⁵ aprobándose unos días después.⁸⁶ Sin embargo, la nueva estructura administrativa no duró mucho tiempo porque el 31 de marzo de 1941, el STFRM retiró sus representantes del Consejo de Administración. Entre las razones dadas para esta decisión estaba que, como el STFRM estaba en una posición minoritaria en el nuevo consejo de administración, no podía influir en las decisiones que afectaban los intereses

⁸² *El Popular*, 19 de diciembre de 1940.

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ *El Popular*, 20 de diciembre de 1940.

⁸⁵ *El Popular*, 22 de diciembre de 1940.

⁸⁶ *El Popular*, 25 de diciembre de 1940.

de los trabajadores, así que desde el punto de vista sindical, los ferrocarrileros serían mejor servidos si el STFRM se dedicara exclusivamente a la protección de los intereses obreros.⁸⁷

La decisión de disolver la Administración Obrera no fue sólo una respuesta a los problemas económicos de los ferrocarriles. La reorganización ferrocarrilera, comenzada por Cárdenas y terminada por Ávila Camacho, fue una consecuencia del cambio de orientación ideológica y política del Estado revolucionario a partir de 1938. Este cambio se reflejó en otras decisiones gubernamentales de la época, tales como la misma selección de Ávila Camacho como candidato oficial para las elecciones de 1940; el compromiso de Cárdenas después de la expropiación petrolera de no nacionalizar más industrias; la política de enfrentar en lugar de apoyar a los trabajadores (y sobre todo a los petroleros) en sus conflictos con la clase patronal por mejores condiciones de trabajo y salarios, y finalmente, la desaceleración del programa de reforma agraria.

Los motivos de este cambio son complejos. En primer lugar, a nivel internacional, México enfrentaba serios problemas políticos y económicos, por el conflicto que tenía con Estados Unidos y Gran Bretaña como consecuencia de la nacionalización petrolera; el boicot impuesto por las compañías expropiadas en la venta del petróleo mexicano en el extranjero, y finalmente, por las dificultades que el estallamiento de la Segunda Guerra Mundial había provocado para la colocación de exportaciones mexicanas en el mercado internacional. En segundo lugar, en 1939 y 1940 apareció una fuerte derecha política cuya forma organizada fue el partido almazanista opuesto al proyecto de Cárdenas y que atacaba con vigor varios aspectos de la política gubernamental. Además, todavía existía la posibilidad de que algunos militares disidentes levantaran las armas otra vez, como pasó con Saturnino Cedillo en 1938. Finalmente, en el otro lado del espectro político, la izquierda, y especialmente el Partido Comunista Mexicano (PCM) —que, tradicionalmente, había apoyado y exigido el cumplimiento con los aspectos más radicales del programa cardenista— había modificado su posición y había adoptado la política de la “unidad a toda costa”. A raíz de este cambio ideológico, la izquierda comenzó a aceptar decisiones gubernamentales que, tan sólo poco tiempo antes no hubiera aceptado. Sin duda, esta combinación de circunstancias influyó en la decisión de los gobiernos de Cárdenas y Ávila Camacho de modificar los aspectos más radicales del programa político y económico.

No obstante la redefinición ideológica y política del gobierno, hubo otro factor que facilitó la reorganización ferrocarrilera: el hecho de que tanto la izquierda política como el movimiento obrero organizado hubieran cambiado su posición ideológica respecto a la gestión sindical de la industria. Esto se vio más claramente en el Partido Comunista Mexicano que en 1938 había apoyado la decisión de establecer la Administración Obrera, y en octubre de 1938, el Comité Central del Partido aprobó una

⁸⁷ Arthur W. Macmahon, *op. cit.*, p. 469.

resolución que cambiaba la política oficial a este respecto. Según la resolución, a raíz de la experiencia de los problemas económicos que habían afectado la Administración Obrera como resultado de la decisión del gobierno de no permitir el aumento de tarifas de carga, la gestión sindical de la industria no era factible dentro del sistema de relaciones capitalistas de producción. Esta resolución fue adoptada como la política oficial del partido en su séptimo congreso en 1939.⁸⁸ En relación con la disolución de la Administración Obrera, Hernán Laborde, líder del pcm hasta su expulsión en 1940, expresó el punto de vista del partido:

Es evidente que los trabajadores ferrocarrileros no tienen nada que lamentar, si se atiende al cambio de Administración en sí mismos. La 'Administración Obrera' nunca lo fue realmente, ni podría haberlo sido a menos que se considere posible, en México, la existencia de un islote socialista en el océano del régimen social burgués —el Gobierno propietario de los Ferrocarriles había sabido convertir una empresa quebrada, en una fuente de ingresos a fuerza de saquearla y de comerse su capital. Y la ley de abril de 1938, que creó la Administración Obrera, tenía por objeto afianzar y prolongar indefinidamente una situación en la que el gobierno empresario podría cobrar decenas de millones de pesos anuales, sin hacer, en cambio, la menor inversión de capital, de inquietud o esfuerzo.

Es ya evidente para todos que nuestro Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros cometió un error al echarse a costas la responsabilidad y los deberes de la Administración. Con ella encima, el Sindicato se convirtió en un monstruo de dos cabezas: de una parte, Administración de los Ferrocarriles representativa del empresario, y de otra, organización de resistencia, representativa de los trabajadores, fue gracias al instinto proletario de éstos y la acción enérgica de los más conscientes...

Todo esto prueba que los sindicatos no nacieron para administrar empresas, sino para defender los intereses de los trabajadores.⁸⁹

De estos comentarios se puede ver que para el pcm la dualidad de funciones del sindicato en la Administración Obrera era un problema importante.

La ctm también había cambiado su política respecto a la gestión sindical de la industria. Hasta 1939 había promovido la creación de las administraciones obreras en las industrias nacionalizadas y todavía en junio de 1939 llamó al gobierno a entregar la industria petrolera a la administración de los obreros.⁹⁰ No obstante, en 1940 retiró su apoyo al con-

⁸⁸ Encarnación Pérez J., "En el sexenio de Cárdenas", en Arnoldo Martínez Verdugo (ed.), *Historia del Comunismo en México*, México, Grijalbo, 1985, p. 183.

⁸⁹ Hernán Laborde, "La verdad sobre los Ferrocarriles Nacionales", México, 1941. Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista, Colección Documental.

⁹⁰ *Guía*, 8 de julio de 1939, p. 2.

cepto. Cuando el gobierno anunció la decisión de abolir la Administración Obrera, la CTM, en su órgano, *El Popular*, comentó:

Con la reorganización de los Ferrocarriles, el movimiento obrero ha logrado un triunfo auténtico. Su voz firme, independiente y autorizada, se ha hecho escuchar en un asunto de importancia fundamental. Con la nueva organización de las líneas ferroviarias, el Gobierno de la República asume íntegramente la autoridad de la dirección de esa decisiva rama de la economía nacional, y los trabajadores, sin perder ninguno de sus derechos esenciales, estarán en la posibilidad de responder concreta y lealmente del cumplimiento de sus obligaciones.⁹¹

Otros sindicatos que habían luchado por la creación de administraciones obreras, tales como el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM), cambiaron su política en torno a esta cuestión.⁹²

El único grupo que mantuvo su apoyo para el concepto de la Administración Obrera fue el de los partidarios de León Trotski. Según los trotskistas, las administraciones obreras eran un vehículo por medio del cual los trabajadores podrían avanzar en sus propios intereses de clase, y atacar a la clase capitalista y al estado burgués.⁹³

CONCLUSIÓN

La decisión de disolver la Administración Obrera fue, por una parte, una respuesta a los problemas económicos de los ferrocarriles, y por la otra, el resultado de una modificación del proyecto político y económico del gobierno. Sin embargo, hay que señalar que las condiciones para su fracaso existieron desde un principio dados los términos económicos bajo los cuales fue establecido y el hecho de que el gobierno no estuvo dispuesto a suministrar apoyo financiero a los ferrocarriles. Habiendo afirmado esto, es necesario aclarar, primero, que los problemas económicos de los ferrocarriles y el supuesto deterioro de la eficiencia y seguridad del servicio ferroviario fueron exagerados por la derecha política para desprestigiar a la Administración Obrera y al gobierno cardenista, y en segundo

⁹¹ *El Popular*, 27 de diciembre de 1940.

⁹² Por ejemplo, el STPRM abandonó la política de luchar por la creación de una administración obrera en la industria petrolera nacionalizada durante la Segunda Gran Convención Extraordinaria del sindicato en 1939. Véase: *Dictamen de la Comisión de la Segunda Convención Extraordinaria del STPRM sobre el Punto 2: "Organización jurídico-administrativa de la Industria que convendría apoyar el sindicato por garantizar los intereses de los trabajadores"*, México, ed. mimeografiada del STPRM, 1939.

⁹³ León Trotsky, *The Writings of Leon Trotsky, 1938-1939*, segunda edición, Nueva York, Pathfinder Press, 1974, p. 329.

lugar, que esta presión política influyó en la decisión de acabar con la gestión sindical de las líneas nacionales. Además, el hecho de que la izquierda, el aliado "natural" de Cárdenas, había modificado su posición ideológica en torno a la cuestión de la gestión sindical de las industrias nacionalizadas también influyó en la decisión de disolver la Administración Obrera ya que sin su apoyo, y frente a la presión de las fuerzas derechistas, no hubo sentido político de continuar con el experimento. En estas circunstancias, la Administración Obrera, ejemplo destacado de la política obrerista cardenista, fue la víctima lógica del giro hacia una política de moderación a partir de 1938.