

EL PROBLEMA FERROCARRILERO Y EL PORVENIR DEL P. C. M.

Por Enrique González Rojo*

Dos interpretaciones (discrepantes en apariencia, pero coincidentes, desde cierto punto de vista, en lo fundamental) han sido dadas por la izquierda mexicana sobre el movimiento ferrocarrilero que se inició en julio de 1958 y terminó en marzo-abril de 1959: la primera es la de VLT, Ramírez y Ramírez, Sánchez Delint, etc., y la segunda la del Presidium de la VII Convención Ordinaria del P.C.M. en el D.F. En este texto vamos a tratar de superar (en el sentido dialéctico del término) estas dos interpretaciones que nos parecen limitadas y erróneas. La interpretación de Lombardo y congéneres consiste en opinar que los errores de dirección del P.C.M. y el P.O.C.M. en el movimiento ferrocarrilero provocaron la represión de un gobierno que, pese a sus vacilaciones, es nacionalista y revolucionario. Esta interpretación consiste en hacer responsable del fracaso ferrocarrilero ante todo a los partidos obreros (P.C.M. y P.O.C.M.), al elemento subjetivo. La opinión del Presidium de la VII Convención (que ha elaborado, a propósito de esto, el documento La lucha ferroviaria de marzo-abril, la agresión gubernamental y la perspectiva del movimiento obrero mexicano) consiste, por lo contrario, y después de hacer una crítica de las posiciones de VLT, en afirmar que la

* Este documento fue escrito por González Rojo cuando pertenecía al P.C.M. Fue redactado a raíz de la derrota del movimiento ferrocarrilero y sirvió de base para una discusión sobre el problema que convocó la Comisión Universitaria del P.C.M. El texto no fue publicado porque contenía, como puede advertirse, serias críticas a los dirigentes del P.C.M.

táctica de los partidos fue correcta en sus líneas esenciales y que el revés sufrido por el movimiento ferrocarrilero se debió ante todo al papel, represivo del gobierno. Es una interpretación, por eso mismo, que hace responsable sobre todo al gobierno, al elemento objetivo.

Si el gobierno mexicano actual es un gobierno de la clase burguesa, era de esperarse que, frente a cualquier movimiento obrero importante (en el sentido de iniciar la independencia política del proletariado) reaccionara de un solo modo: con una implacable represión, sangrienta e inhumana. Mas, desgraciadamente, esta indudable condición represiva del gobierno se descubrió después de realizada y no antes, se la vivió en carne viva a posteriori y no se predijo su estallido. Una falsa concepción del gobierno o un deficiente estudio al respecto es lo que motivó que la actitud de la burguesía en el poder resultara "inusitada" y llenara de asombro a muchos camaradas que se habían acostumbrado a los "triumfos" ferrocarrileros anteriores.

Así, al descubrir el Presidium, tras el movimiento ferrocarrilero, que la burguesía se comportó "inusitadamente" (palabra por él utilizada en el documento sobre el problema ferrocarrilero), revela una concepción errónea del carácter de nuestro gobierno, pues la burguesía mexicana, como todas las burguesías, no lucirá nunca una paciencia franciscana frente a una huelga de las proporciones de la ferrocarrilera y un inicio de independencia sindical (independencia, precisamente, respecto a la burguesía) en gran escala.

La tesis de centrar toda la responsabilidad de la quiebra del movimiento ferrocarrilero en el gobierno y no en los

Partidos, nos parece totalmente falsa y perjudicial para el nuestro. Un gobierno burgués tiene como regla natural reprimir todo movimiento obrero que luche por su efectiva independencia. Las últimas represiones han sido, como es natural, lógico y previsible, represiones de clase. Esta represión posible es la condición necesaria que hay que tomar en cuenta antes de toda lucha obrera. Al gobierno burgués no hay que subestimarle o sobreestimarle, sino apreciarlo en sus debidas proporciones. Cuando el Presidium afirma: "La causa fundamental de la derrota ferrocarrilera se localiza en la acción represiva del gobierno en una escala inusitada", revela una falsa idea, heredera de un oportunismo partidario de 20 años, de lo que es un gobierno burgués, y errores estratégicos y tácticos incalificables que consisten, al no prever su actuación represiva, en dejar a la burguesía escoger el terreno de lucha.

El P.C.M. ha presentado, en relación con los movimientos sindicales, dos diferentes posiciones: 1.— La Dirección Nacional, al principio combatió la depuración sindical (recordemos las posiciones de los cc. Encina, Juan Pablo y Camilo) en nombre de una "unidad" que servía a la continuación del control burgués de los sindicatos (como lo hicieron ver acertadamente en su momento el Comité del D.F. en sus Tesis sobre el trabajo sindical y la célula Marx en sus Boletines y otras publicaciones). 2. El Comité del D.F. ha defendido resueltamente, desde un principio, independencia sindical; pero, como lo demostró el movimiento ferrocarrilero, no ha sabido —o mejor no ha podido saber— cómo dirigir esta independencia, qué hacer con ella. Aún más. El Presidium, en lugar de reconocer nuestros errores e impotencias, ha elevado al carácter de aciertos los errores indudables. Arrastrado por la masa, en

lugar de encabezarla rectoramente, como vanguardia, el P. C. M. se siente ufano de haber "dirigido" el movimiento ferroviario en la forma de la no dirección ¿Qué podemos concluir de esto? Que si la Dirección Nacional tenía una posición derechista (ratificando la política de los últimos 2 años del P.C.M.) el Comité del D.F., esto es, el Presidium, tiene una política izquierdista (coincidiendo con el sectarismo del Partido en la época de la ilegalidad) Estos bandazos de la derecha (que no lucha por la independencia sindical) a la izquierda (que se ve abligada, por la inoperancia del P. C. M. como vanguardia, a dirigir la masa obrera en el modo desesperado que espontáneamente surge de ésta) es algo sometido a la lógica de la historia, a su necesidad, cuando el Partido, por no ser racional (ni poseer, por tanto, la "libertad relativa" de la racionalidad que asimila la ley y aprehende lo necesario) se halla enajenado en su conjunto a la influencia de otras clases. Ya Lenin decía que el anarquismo (y lo mismo puede decirse del izquierdismo) "ha sido a menudo una especie de expiación de los pecados oportunistas del movimiento obrero". Pero como esta "expiación" es el yerro contrario al cometido anteriormente, se precisa de la síntesis, de la racionalidad dialéctica, del Partido Comunista, para superar estos yerros antitéticos.

¡Pero basta ya de tales bandazos! ¡Fuera la política derechista y el culto izquierdista a la espontaneidad! Apoyemos una política que sienta las bases para transformar nuestro Partido en la verdadera vanguardia de la clase obrera mexicana.

El Presidium, al ver como responsable fundamental del fracaso ferrocarrilero al gobierno, parece haber descubierto

que la burguesía es mala, una burguesía despiadada y brusca. Una burguesía que reprime en escala 'inusitada' cuando se le alborota la caballada. Pero esto era de preverse. Un Partido-Conciencia lo hubiera previsto. Es la constante de toda previsión revolucionaria. No tomarla en cuenta es caer en el utopismo, retrasar la historia. El marxismo es un socialismo científico —no debe olvidar el Presidium— porque toma en cuenta las formas del enemigo, actúa en relación con ellas.

La dirección política del sindicato cometió errores; equivocaciones fatales. No pudo, por otro lado, dirigir científicamente. Y éstas afirmaciones no son lombardistas o ramiristas, sino hechos indudables que se desprenden de la realidad. Los oportunistas revelan, al criticar negativamente al Partido, desde posiciones burguesas o pequeño-burguesas, su ideología reformista, no proletaria; nosotros mostramos, al criticar positivamente al Partido, al mostrar sus fallas e impotencias, una posición creativa, fecunda, proletaria.

Tras las dos interpretaciones del movimiento ferrocarrilero mencionadas (la oportunista-lombardista y la del Presidium) ha surgido, como síntesis verdaderamente dialéctica (liquidando y superando al mismo tiempo esas posiciones) otra interpretación: la de la célula Carlos Marx del P.C.M., iniciada por el documento del c. José Revueltas *Enseñanzas de una derrota*. Nosotros, defensores de esta interpretación, aunque hemos hecho hincapié —y lo seguiremos haciendo— en la responsabilidad del P.C.M. y el P.O.C.M. en el conflicto ferroviario, opinamos que, para la recta intelección de este problema, hay que ver tanto el papel del gobierno como el de los partidos y dirigentes

sindicales, el elemento objetivo y el subjetivo. Creemos que los oportunistas develan su punto de vista burgués o pequeño burgués cuándo, primero, olvidan la represión lógica, clasista, necesaria del gobierno burgués contra un proletariado que lucha efectivamente por sus intereses y su liberación y, segundo, cuando echan toda, absolutamente toda la responsabilidad a los partidos obreros. Y opinamos que los cc. del Presidium se equivocan de medio a medio cuando, por una parte creen que los partidos no tuvieron, en lo fundamental, equivocaciones ("El papel de los dirigentes --dicen— fue acertado en términos generales") y, por otra, que la responsabilidad íntegra del conflicto, tal como fue llevado, recae en el gobierno. Unos exaltan negativamente los partidos obreros y la dirección sindical contra el "buen" Estado burgués, otros el Estado burgués contra los eficientes y bien dirigidos partidos obreros.

En un principio decíamos que, bajo la aparente discrepancia entre ambas interpretaciones (la lombardista y la del Presidium) había coincidencias. ¿En qué consisten éstas? En que ambas mantienen un punto de vista burgués, no proletario. Diríamos que son las dos caras de un solo argumento dado por la burguesía: (decir que el movimiento ferrocarrilero, al luchar por su independencia, por su autonomía respecto a la burguesía y el gobierno, debilitaba el Frente Democrático que la "unida" clase obrera debe poseer con un gobierno que, fundamentalmente, por el capitalismo de Estado, es antiimperialista (como lo hacen todos los oportunistas pequeño-burgueses) es algo que le cae a la burguesía, que se apoya en el control burocrático de los obreros y los campesinos, como anillo al dedo, le cae tan bien como

afirmar que un Partido Comunista en embrión, un Partido que pretende convertirse en verdadero Partido marxista-leninista, es totalmente eficaz, conductor atinado de movimientos sindicales importantes.

El hecho de que reconozcamos que en el conflicto ferroviario —como, por lo demás, en todo conflicto— hubo dos partes, dos factores (el gobierno y el sindicato) y que, como en una guerra, estos dos ejércitos enemigos, se interrelacionaron dramáticamente —aunque uno fuera más fuerte, indudablemente más fuerte que el otro—, fueran el juego de acciones y reacciones y constituyeran la reciprocidad belicista que hace que la responsabilidad del triunfo, en la forma que tuvo lugar, de uno —el gobierno de la burguesía— sea la responsabilidad del fracaso, en la forma en que se consumó, del otro —el Sindicato Ferrocarrilero—, no nos hace olvidar, no nos debe hacer olvidar que, para hacer una interpretación no meramente ecléctica teórica, objetivista y amorfa, sino creadora y pragmática, **debemos tener un punto de vista partidario**. Expliquemos esto. Si alguien, **por** ejemplo un historiador, relatara objetivamente, de manera científica y desinteresada, el conflicto ferroviario, concluiría que el Estado burgués fue responsable de su triunfo, tal como concretamente aconteció, y, naturalmente, de su actitud inhumana represiva, y que los partidos obreros fueron, asimismo, responsables de que el Sindicato haya perdido en el sentido particular en que perdió. Esto es correcto para un historiador objetivista y ecléctico. Pero nosotros no somos meros cronistas teóricos, sino que nos interesa el futuro de la clase obrera mexicana y, en consecuencia con ello, el porvenir de nuestro Partido. Olvidar los errores de éste, relegarlos a un segundo plano (como el Presidium) o simplemente silenciarlos (como hace la

Dirección) es algo que va en contra de aquello que nos pide a gritos la historia contemporánea de nuestro país: la verdadera vanguardia, marxista-leninista, de la clase obrera.

La acción represiva de un gobierno reaccionario como el mexicano, es la **condición objetiva** en que el Partido debe actuar, es, para decirlo en un lenguaje hegeliano-marxista, la necesidad burguesa contrapuesta a la libertad proletaria a la conciencia independiente proletaria. Nuestra posición de comunistas debe ser, sin olvidar la actitud represiva del gobierno (aún más, teniéndola siempre presente) hacer hincapié en el comportamiento de nuestro Partido, en la conducta del elemento subjetivo. Olvidar esto es ponerle un freno indudable a una lucha interna que terminará por vivificar al Partido. Olvidar esto significa no tomar en cuenta que la principal tarea de los comunistas mexicanos es crear un verdadero Partido, un cerebro efectivo de la clase obrera.

El c. Valentín Campa —en "Rototemas", julio de 1959— escribe: "Lo primero que debe establecerse es el carácter económico y limitado de la acción del Sindicato Ferrocarrilero, aspecto que ha sido objeto de mentiras y deformaciones vulgares inclusive por progresistas". Estamos de acuerdo con el c. Campa en que las demandas del Sindicato se presentaban como económicas y limitadas, todavía más, que eran demandas **totalmente justificadas de** parte de los trabajadores, y estamos de acuerdo también con el c. Campa en que algunos "progresistas" no quieren aceptar que eran peticiones razonables; pero —y en este pero está toda nuestra discrepancia— el c. Campa no advierte que si las

demandas "se presentaban" como puramente económicas y limitadas, tenían un incuestionable trasfondo político: eran demandas surgidas no de un sindicato cualquiera, sino del **independiente** Sindicato Ferrocarrilero, del Sindicato más importante de la Nación, del posible inicio, en fin, de la independencia sindical en gran escala. El C. Campa no comprendió esto. No elevó su conciencia al grado de captar que la lucha aparentemente económica tenía un contenido político. Planteó las cosas como si se tratara de un mero conflicto obrero-patronal o de demandas económicas al margen de la lucha por la independencia de la clase obrera, cuando se trataba de intereses antagónicos (de clases antagónicas) que chocaban **Políticamente** en el problema de la autonomía de la clase obrera.

De igual modo, Demetrio Vallejo —líder a quien admiramos por su honestidad y actitud proletaria— escribe: "Se dijo que las huelgas y los paros realizados por los trabajadores ferrocarrileros se hicieron en contra del Gobierno, lo cual es una burda mentira, toda vez que estos movimientos se efectuaron a empresas privadas y descentralizadas, a los contratos colectivos y a la Ley Federal del Trabajo, por lo tanto fueron auténticos conflictos obrero-patronales".... ("El espectador", junio de 1959). Demetrio Vallejo se aferra aquí a las intenciones y no al contenido real de la lucha. En efecto, el movimiento ferrocarrilero no se proponía (como pretenden los opositores oportunistas) hacer paros "contra el Gobierno", las demandas "se presentaban", insistimos, como restringidas peticiones económicas; es cierto que los paros, con un aparente contenido tan sólo económico, no se hicieron en contra del Gobierno; pero expresaban, a no dudarlo, la repulsa Política al control gubernamental de

los sindicatos. Estos paros daban un pretexto al Gobierno para reprimir lo que verdaderamente le importaba: la naciente independencia del proletariado. Vallejo, como Campa, no percibió el carácter contradictorio de la huelga, se aferró al aparente carácter económico sin ver su médula política: politización que surgía de un Gobierno burgués temeroso de verse privado de uno de sus soportes esenciales; la clase obrera mediatizada por líderes aburguesados.

El Presidium, concorde con Campa y Vallejo, opina que el conflicto sindical al que nos estamos refiriendo fue esencialmente económico. El movimiento fue esencialmente económico y no político —dice el documento del Presidium a que hemos ya aludido— porque las luchas políticas "se significan por el contenido de sus reivindicaciones, porque levantan demandas de toda la clase". Nosotros pensamos que el Presidium aplica, aquí, de manera mecánica los conceptos de lucha económica y política. Como después veremos da lo abstracto como concreto, lo *general* como lo particular, el esquema como el contenido. Aunque, en términos generales la lucha económica consiste en pedir mejorías pecuniarias y otras prestaciones y la lucha política en enfrentarse contra la clase burguesa con el objeto, en última instancia, de tomar el poder, y este machote general sirve para explicarse la diferencia entre la lucha puramente cuantitativa (reformista) y la lucha cualitativa (revolucionaria), en el terreno concreto los conceptos de lo económico y político deben ser tratados dialécticamente: son relativos, correlativos. Entre lo inconsciente propio del tradeunionismo economista y lo consciente propia de una politización verdaderamente

revolucionaria de las masas, hay diversos grados: las huelgas modernas, por ejemplo, son más conscientes que el movimiento de destrucción de la maquinaria (movimiento luddita) y esto es así por que "El elemento" espontáneo ni es sino la **forma embrionaria** de lo consciente. Y los motines primitivos reflejaban ya un cierto despertar de lo consciente" (Lenin, **¿Qué hacer?**). Una lucha como la ferrocarrilera puede ser considerada como económica si la comparamos con la lucha, de politización extrema, por la toma del poder, pero es política en comparación con otros tipos de lucha más economista: la lucha, por ejemplo, contra líderes venales en cualquier sindicato es in dudablemente "más" política que la lucha por un mero aumento de salarios (sin combatir a los dirigentes corrompidos), aunque sea "menos" política que la lucha de un sector sindical grande (una central) contra los líderes vendidos de la CTM. El Presidium nos da el gato de lo abstracto por la liebre de lo concreto, nos distrae, con su constante y mecánica referencia al machote definitorio, de lo singular: considera el movimiento ferrocarrilero como esencialmente económico porque lo está comparando inadecuadamente con un movimiento de extremo revolucionarismo. Pero la realidad es otra. La huelga de que estamos hablando tenía un grado de politización importante en virtud de que poseía precisamente las premisas para levantar, por el contenido **real** de sus reivindicaciones, "demandas de toda la clase", es, decir, que tenía ese grado de politización porque era el embrión de, nada menos, la independencia política de la clase obrera. Un gobierno burgués no iba a esperar el grado de politización extrema de la masa revolucionaria para reprimirle le bastaba el nivel de

politización —no el más alto, repetimos— qué se presentara como peligroso. Lo útil para el Sindicato, por eso mismo, era poder prever, estudiar en qué grado de politización intervendría represivamente el gobierno burgués y no la definición abstracta de que la lucha económica tal cosa y la política tal otra. En **El culto a la espontaneidad en el P.C.M.** hemos escrito: "La depuración sindical fue, según el Presidium, también económica en lo fundamental. Yo estoy en contra la calificación mecánica a rajatabla del movimiento como "económico" (Presidium, Valentín Campa, Vallejo) o "político" (Ramírez y Ramírez, Lombardo, etc.). Lo importante no es tal caracterización esquemática —que responde a la concepción de izquierda y de derecha, respectivamente, que sostienen los grupos mencionados—, sino mostrar el **grado de politización que llevaría al gobierno a reprimir el movimiento.** Aún más. Yo estaría dispuesto a aceptar la designación de lucha económica (y no política) si, al hablar de tal modo, no se olvidara que la "lucha económica" del movimiento ferrocarrilero era da tal índole por la situación **subjetiva de** la masa ferrocarrilera y por las condiciones **objetivas** del tipo de empresa, que llegó a un nivel de politización tal que hizo al gobierno entrar en acción de la manera más represiva. Prefiero, sin embargo, la caracterización de lucha política (y por eso coincido con Revueltas) porque creo que con ella se hace notar precisamente el **grado de politización** que, con ropaje económico, enfureció a la burguesía en el poder (antiproletaria y proimperialista) y le hizo reprimir sangrientamente el movimiento; pero como no quiero detenerme en las palabras, ni forzar a nadie a tomar una terminología

determinada, puedo aceptar la designación de lucha económica **siempre y cuando no se olvide en tal caracterización, repito, el grado de politización, que es lo importante**".

Insistamos. El Presidium, al aplicar la definición de las luchas económicas y políticas a lo concreto, denuncia al Gobierno, lo descubre o se da cuenta de que es antiproletario; pero olvida que el Partido debía prever o tratar de hacerlo, hasta donde fuera posible, en qué momento de politización el gobierno reprimiría el movimiento sindical. El Presidium tiene presente al enemigo, lo ha descubierto por la baja de lo mejor de su ejército; pero desconoce su propia tropa., se autodesconoce.

Además del grado de politización **subjetiva** a la que hemos aludido (o sea la conciencia de la masa sindical, de sus dirigentes y de los partidos obreros) es necesario hacer mención de la politización **objetiva** que la índole de la empresa daba al movimiento al que nos estamos refiriendo. F.F.N.N. es, sin lugar a dudas, una empresa que ocupa un lugar estratégico en la economía nacional: se halla conectado, por una parte, con el capitalismo de Estado y, por otra, con la burguesía pro-imperialista (porque es una empresa que protege, con sus tarifas castigadas, los intereses de las trusts norteamericanos). En contradicción con su anterior modo de abordar las cosas —en que le interesaba al Presidium sólo lo objetivo (el Gobierno) y relegaba a un segundo plano lo subjetivo (la dirección proletaria) —aquí subraya lo subjetivo (el Sindicato) pero no lo objetivo (el tipo de empresa en que se localizó el conflicto sindical al que estamos aludiendo).

Y esta es la causa por la que no entiende el movimiento ferrocarrilero en su conjunto. Desdeña lo **objetivo** (posición de la empresa en la economía nacional) y no entiende, en relación con esta posición de la empresa en la economía, el papel que debía haber jugado lo subjetivo: la masa ferrocarrilera.

El movimiento ferrocarrilero fue **semiespontáneo**. Las condiciones de vida actuales, cada vez más difíciles, la presencia de una burocracia charrista antiproletaria al frente del Sindicato, fueron el **marco** propicio de donde brotó el descontento de la base. Algunos comunistas del POCM, del PCM y algunos revolucionarios sin partido (**expulsados** -en alguna de las crisis del PCM, **retirados** de la militancia partidaria o, simplemente, sin ninguna relación con los partidos obreros) fueron el factor "semiconsciente", pero desperdigado, que condujo el movimiento hasta el "triunfo" en una primera fase (conquista de la Dirección Sindical, huelgas victoriosas) y fracasó en una segunda etapa (no supo dirigir atinadamente —esto es: **de manera científica y revolucionaria**— el organismo sindical la dependiente) .

* * * *

El c. E. M., en una discusión con la célula Marx, tras echar "la culpa" al Gobierno del fracaso ferrocarrilero, no sólo disculpó a los dirigentes sindicales y los partidos obreros, sino que dio la opinión de que en lo fundamental (aunque hayan cometido errores circunstanciales o secundarios) obraron bien. Todavía más. No fue un fracaso de los partidos, sino un triunfo porque reveló a todo mundo el carácter del Gobierno. E. M., que dejó la dialéctica en un buen escondite de su casa, afirmó que el fracaso fue una

victoria porque, según él, la actitud del Gobierno, indignó a amplias masas populares que se han convertido en fuerza revolucionaria futura. El Gobierno, según esta concepción, es quien ha politizado a la masa, le ha llevado la indignación revolucionaria. E. M., ve en el Gobierno si se me permite una broma enserio, la vanguardia del proletariado y de todo el pueblo mexicano. Olvida que el Gobierno no politiza sino despolitiza, que la indignación desperdigada, el enojo de este campesino, de este electricista, de este farmacéutico, de esta tortillera y de estos "militares vallejistás" no preocupa un ápice al Gobierno burgués. La revolución no se hace con indignación. Se hace con **indignación organizada, centralizada**. Perder un Sindicato independiente de la magnitud del ferrocarrilero es más importante que multitud de indignaciones atomizadas. Dar el fracaso como triunfo, camarada E. M., es permitir el triunfo de todos los fracasos, el buen éxito de todas las derrotas.

En el conflicto del Sindicato Ferrocarrilero podemos discernir cuatro etapas:

A) Desde la preparación del movimiento hasta las elecciones convocadas por la Comisión Arbitral Tripartita en que ganaron los líderes partidarios de la depuración por 59,559 votos contra 9 de la planilla charra (agosto de 1958).

Actos relevantes de esta etapa:

1. Gran Comisión Pro Aumento de Salarios y Plan del Sureste (iniciado por la Sección XIII de Matías Romero, Oaxaca).
2. Aunque la petición original de aumento de salarios era de 350 pesos, la obtención de 215 puede considerarse un éxito estimable. Vuelven los representantes de la Gran Comisión

a sus lugares de trabajo y se convoca la

3. Sexta Convención General Sindical Extraordinaria.
4. Remoción de Ortega, ascenso de Quezada y elección del compañero Demetrio Vallejo.
5. Paro indefinido, después de que los granaderos toman por asalto las cuatro secciones del D. F. (dos de agosto de 1958)
6. Elecciones.

B) La corriente depuradora en el Comité Ejecutivo General, o sea, desde el triunfo en las elecciones hasta la Revisión del Contrato Colectivo del Trabajo de los Nacionales, cuyo Convenio fue firmado el 26 de febrero de 1959.

En estos seis meses se hicieron, según el propio C. Vallejo, dos cosas:

- a) Se fomentó la democracia sindical.
- b) Se fomentó la independencia y autonomía del Sindicato.

C) Del Convenio del **26** de febrero al conflicto de la Terminal de Veracruz, Ferrocarril del Pacífico y Ferrocarril Mexicano. Al despedir Benjamín Méndez, director del Ferrocarril del Pacífico, a 88 trabajadores, estallar, los paros en esas tres empresas y los Nacionales se solidarizan con ellos.

D) Derrota del Sindicato (28 de marzo de 1959).

En la primera etapa se tuvo una táctica indudablemente correcta en fundamental. La **semiespontaneidad del** movimiento no fue un obstáculo para esta primera fase de la lucha. La petición de 350 pesos de aumento de

salarios, propagada por "El Petardo", conquistó a la masa ferrocarrilera --sólo una Minoría, con una evidente ceguera política (como el c. C. Ch. que fue partidario de un aumento de sólo 200 pesos, cifra menor de lo que el Gobierno acabó concediendo) se opuso a esa demanda económica—. La convocatoria de la Sexta Convención General Sindical Extraordinaria fue correcta en lo esencial, como lo fue también la destitución del charro Ortega y el no dejarse engañar por la designación del "charrito" Quezada. A pesar de que Sánchez Delint dice, refiriéndose al paro del dos de agosto, que "se incurría en aceptar una lucha frontal contra el Gobierno de la República suscitando así una relación de fuerzas desfavorables para ala insurgencia obrera" (En **El "charrismo" sindical y la insurgencia de los ferroviarios**), el paro indefinido fue correcto entonces porque, tomando por sorpresa a la burguesía (que, para decirlo irónicamente, alimentaba aún ilusiones. En el proletariado —sin ver que era un proletariado donde se estaba incubando a pasos agigantados la conciencia de clase— y que estaba entonces en sus manejos electorales) le obligó a hacer concesiones.

Siguiendo el criterio de los aciertos (el triunfo de tomar la Dirección del Sindicato) y los errores (la pérdida de la misma), las cuatro etapas se pueden reducir a dos: **la primera** abarcaría la etapa inicial de nuestra primera clasificación: el movimiento fue, aquí, **semiespontáneo**. Y la segunda abarcaría las otras tres etapas: el movimiento estuvo, entonces, influido ideológicamente por los partidos obreros (**PCM-POCM**). Antes de aclarar esto, debemos explicar qué entendemos por triunfo y por fracaso, mostrar la dialéctica de estos términos. Hay triunfos que son el embrión del fracaso, corno hay

fracasos (aparentes) que son la simiente del triunfo. La etapa que ya desde la victoria en las elecciones hasta la Revisión del Contrato Colectivo de los Nacionales, cuyo Convenio fue firmado el 26 de febrero de 1959, es, por ejemplo, a pesar de parecer una etapa triunfal, la simiente del fracaso. **Esta etapa es más el origen de la derrota que el corto período que va del Convenio mencionado al 28 de marzo.** La etapa que se extiende desde las elecciones hasta la Revisión del Contrato en febrero de 1959 es una etapa de seis meses. En ella no se logró crear, ante la posibilidad de una represión gubernamental:

- a). Una eficiente organización clandestina. Comunicaciones —no sólo telegráficas— entre los líderes de todas las secciones.
- b). Un caudal "monetario asegurado.
- e). Una acertada educación política de la masa sindical. En lugar de advertir la importancia que hubiera tenido, durante estos meses, una efectiva política sindical de **unidad de acción**, de Dirección centralizada de la actuación de las diversas secciones del Sindicato Ferrocarrilero (que impidiera las actuaciones aisladas y prematuras, anárquicas y desesperadas que se observaron en algunas partes), el c. Vallejo afirma: "Las asambleas de las secciones son soberanas y los trabajadores libres para suspender sus "labores; en consecuencia el Comité Ejecutivo General, en cumplimiento de los Estatutos Sindicales, respetó esa voluntad"... Es claro que no tratamos de discutir aquí la autonomía estatutaria de las secciones, sólo deseamos hacer ver que la Dirección Sindical —lo que **no pudo hacer**, dada la situación

del Sindicato y la debilidad orgánica ideológica de los partidos obreros— debería de haber logrado una **actuación unitaria** de todas las secciones, dirigidas, centralizadas por su Comité Ejecutivo General.

- d). Efectiva solidaridad de otros sindicatos. Un problema grave fue suscitado, al respecto, por el Sindicato de los electricistas. ¿Qué actitud se debía asumir frente a Sánchez Delint? Había dos posibles caminos: unirse a él, a pesar de las diferencias de orientación política, creando un "frente único" de clase¹ o luchar porque la base electricista lo expulsara y eligiese una directiva **solidaria de la política ferrocarrilera** (creando una **identidad de objetivos** de los dos Sindicatos). El primer camino consistía en tomar a Sánchez Delint como era (aburguesado, reformista; pequeño-burgués); tratar de aliarse con él, buscando satisfacer, **hasta donde fuese posible** (esto es, hasta donde esta alianza no significara hacer concesiones respecto a la independencia del Sindicato Ferrocarrilero), las exigencias del líder electricista. El segundo camino partía de la convicción, por la trayectoria de Sánchez Delint, de que sus exigencias eran inaceptables radicalmente porque hacían peligrar el movimiento de independencia. La consecuencia de esta convicción era, entonces, la necesidad inaplazable de influir (mediante documentos de denuncia, etc.) a la base de los electricistas, que mostraba por aquella época bastante decisión, para que dirigiera otra directiva sindical. ¿Qué camino siguió el

¹ El "frente único" de la clase" obrera es la agrupación de sectores proletarios con una distinta orientación política (Socialistas, liberales, comunistas) con el fin de realizar ciertas tareas de interés común.

Sindicato Ferrocarrilero? Osciló entre los dos caminos sin seguir resueltamente ninguno. Hubo un intento de ir por el primer camino: buscar la alianza con la Dirección del Sindicato de las electricistas. Se discutió la posibilidad de un **Directorio** con Sánchez Delint, quien, aceptando analizar en principio este proyecto (pero, al parecer, con la intención de no llegar a nada), distrajo a los ferrocarrileros. Aunque se hizo este intento, que estaba orientado hacia la creación de un "frente único", se realizó sobre bases falsas: no se tomó a Sánchez Delint como era, sino como a alguien que, "pudiendo ser atraído" a posiciones proletarias, rechazaba "obsecadamente" asumir esta posición. Los ferrocarrileros, entonces, se llenaban de indignación con la Directiva electricista, sin comprender que se estaba pidiendo lo imposible: que un líder reformista se arrepintiera de su posición y asumiese una actitud proletaria.

Sin dejar establecido de manera dogmática la imposibilidad de realizar este "frente único" con los electricistas (cosa, que, como dijimos, no se trató **resueltamente** de llevar a cabo) nos inclinamos a pensar que probablemente no había posibilidades de pactar efectivamente con Sánchez Delint. ¿Qué hacer, pues, en este caso? Denunciar a Sánchez Delint ante la base de los electricistas, atraerlos hacia una efectiva posición proletaria. El Sindicato Ferrocarrilero cayó en una dramática contradicción que trajo consecuencias nefastas. Incliniéndose, por un lado, a aliarse con la Dirección de los electricistas (como lo prueba el hecho de las pláticas con ella y el hecho de no

luchar **decididamente** por arrastrar a la base de este Sindicato contra su Directiva), y caracterizando, por otro lado, como oportunista a Sánchez Delint (oportunista al grado de no poder aliarse con él), se encontró en un callejón sin salida. Habiendo caracterizado como oportunista a la Directiva sindical de los electricistas, el Sindicato Ferrocarrilero no actuó en consecuencia (es decir, no luchó **resueltamente** por arrastrar a la base electricista, contra Sánchez Delint, a posiciones proletarias); divorció la teoría de la práctica, olvidó la dialéctica del proceso. Actuó como si fuese a realizar el "frente único" con Sánchez Delint; pero actuó con las vacilaciones propias de quien, por haber caracterizado al líder electricista como un oportunista radical, no cree posible realizar tal alianza. Estuvo convencido de que no había otro camino que atraer a la base del Sindicato Electricista, contra Sánchez Delint, a posiciones proletarias; pero reveló, trágicamente, vacilaciones provenientes de estar actuando para propiciar el "frente único" con Sánchez Delint. Conclusión de este enredo fue el aislamiento del Sindicato Ferroviario en su lucha por la independencia sindical. Conclusión de este enredo es, bajo otro aspecto, la evidencia de que faltó un **racionalizador del proceso**, esto es, un partido-vanguardia que hubiese orientado atinadamente al sector ferrocarrilero de la clase obrera mexicana.

- e). No se logró combatir el caudillismo. No se supo elevar a varios caudillos. Por no haber sabido hacer esto, al aprehenderse al c. Vallejo el movimiento ferrocarrilero se sintió acéfalo y se desorientó.

Decíamos que la etapa que va de las elecciones a la Revisión Contractual en febrero de 1959 es más la simiente del fracaso definitivo que el corto período que se extiende de la Revisión Contractual a los conflictos de la Terminal de Veracruz, etc., porque fue el período en que podría el Sindicato haber tomado medidas para no fracasar, o al menos, para no fracasar como fracasó. El Gobierno no pudo intervenir represivamente durante esos meses, y no pudo hacerlo tampoco ante la revisión del contrato colectivo de trabajo (en que salió "victorioso" el Sindicato) por razones políticas: la lucha por consolidar la próxima administración no lo permitía. De diciembre de 1958 a marzo de 1959, pero sobre todo de febrero a marzo de 1959, hubo cambios en la situación objetiva: a) consolidación de la nueva administración, b) pláticas de ALM con Johnson y Eisenhower c) asunto de Guatemala con el que se arrancaron concesiones antiproletarias a López Mateos. Esto explica por qué Gobierno no se lanzó a la represión en febrero y sí un mes más tarde.

¿Nuestro Partido y el P.O.C.M. podrían no haber cometido los errores mencionados, durante el período de seis meses? Nosotros opinamos que ambos partidos no podían, desgraciadamente, dejar de cometerlos. Hubo, en efecto, errores históricos (imposibilidad de conducir correctamente, en lo fundamental, el movimiento) y errores circunstanciales (errores que pudieron evitarse). Estos últimos fueron combatidos; algunos se corrigieron a tiempo. Muchos comunistas mostraron su buena fe y entusiasmo revolucionarios al tratar de conducir acertadamente el movimiento; pero los errores históricos —expulsiones injustas, escisiones, oportunismo, sectarismo, impidieron

este deseo y frustraron sus esperanzas. Los errores de tipo histórico se pueden reducir a dos clases: teóricos y prácticos. Nuestra deficiencia teórica —escasísimo conocimiento de la teoría marxista-leninista en general y de su aplicación a nuestra realidad— y nuestra deficiencia práctica —raquitismo y escasez de cuadros— son consecuencia histórica (yerros cometidos históricamente) de nuestro peculiar y *deforme* desarrollo en cuanto partidos obreros.

El Sindicato cometió errores internos (no aseguró sus fondos, permitió que algunas Secciones se precipitaran a la lucha sin el consentimiento del Comité Ejecutivo General, hubo caudillismo, falta de organización, clandestina, falta de comunicaciones e, incluso, falta de vigilancia personal de los dirigentes el c. Vallejo y otros—) y cometió errores externos (no supo o no pudo obtener la solidaridad de otros grupos importantes) y cometió el mayor de los errores cuando, en lugar de replegarse organizadamente-- lo que hubiera podido tener lugar en el caso de haber existido una política correcta durante los seis meses en que la corriente depuradora estuvo al frente del Sindicato— aceptó lanzarse a la lucha, con sus errores externos e internos, contra el Gobierno (por provocación, desde luego, de este último) era el mayor de los errores porque, con el agravante de no hallarse adecuadamente organizado, se lanzaba un solo destacamento de la clase obrera, por revolucionario que fuese, contra el aparato gubernamental. Lanzamiento que fue una actitud aventurera e izquierdista. Un sindicato, por importante que sea, no puede aceptar la provocación del Estado antes de presentar una eficiente organización interna. Un sindicato, por importante que sea, no puede lanzarse verticalmente contra el Estado

antes de tener asegurada horizontalmente la solidaridad de otros destacamentos de la clase obrera. Pero ¿quién es el causante, en fin de cuentas, de estos errores izquierdistas? No propiamente el Sindicato, sino los partidos que orientaran ideológicamente el movimiento: concretamente el P.O.C.M. y el P.C.M. Son partidos que, al engolosionarse con el Sindicato, al menospreciar la fuerza del Gobierno y sobreestimar las fuerzas de un sector obrero, mostraron que no podían dirigirlo. Son partidos que no pudieron organizar internamente el Sindicato, que no pudieron lograr la solidaridad, que hicieron fracasar (al menos circunstancialmente) el movimiento ferrocarrilero. Sin tomar en cuenta sus errores pasados, la actitud ante el conflicto ferroviario, consecuencia de su trayectoria, representa la quiebra histórica de la política de estos dos partidos, tal como es llevada en la actualidad.

Ni a la zaga de la burguesía ni a la del tradeunionismo economista, sino al frente del proletariado. Debemos pugnar, por eso mismo, por la independencia de la clase obrera, en contra de las viejas tesis lombardistas de la Dirección Nacional, y por la efectiva dirección proletaria de los sindicatos, en contra del culto a la espontaneidad que ha nacido, por obra y gracia del Presidium, en el seno del P.C.M. Por eso queremos terminar nuestra intervención diciendo:

Camaradas:

¡VIVA EL PARTIDO COMUNISTA MEXICANO DE NUEVO TIPO!²

² Este documento se escribió para la segunda parte de la VII Convención. No fue leído en su integridad porque la Convención, presionada por el Presidium, se opuso a que se realizara tal cosa.