

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE DERECHO

**EL TRABAJO FERROCARRILERO EN LA NUEVA
LEY FEDERAL DEL TRABAJO**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO

**P R E S E N T A
ROSA YOLANDA RODRIGUEZ NAVARRO**

MEXICO, D. F.

1972

1481



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

CON CARINO A UN GRAN TRENISTA MI PADRE
SR. MANUEL RODRIGUEZ MONTOYA
Y A UNA INIGUALABLE MUJER MI MADRE
SRA. CONCHITA NAVARRO DE RODRIGUEZ.

CON RESPETO Y ADMIRACION
A LOS H. MIEMBROS DEL -
JURADO..

ESTA TESIS FUE ELABORADA EN
EL SEMINARIO DE DERECHO DEL
TRABAJO BAJO LA DIRECCION -
DEL EMINENTE JURISTA:

DR. ALBERTO TRUEBA URBINA.

EL TRABAJO FERROCARRILERO EN LA NUEVA LEY

FEDERAL DEL TRABAJO

CAPITULO PRIMERO.- ORIGENES DE LOS FERROCARRILES.

- I.- El nacimiento de los primeros Ferrocarriles.
- II.- Los primeros Ferrocarriles en Norte América.
- III.- Consolidación de los Ferrocarriles Nacionales.

CAPITULO SEGUNDO.- MEDIOS DE TRANSPORTE EN MEXICO.

- I.- Las comunicaciones en México al consumarse la Independencia.
- II.- Medios de Transporte.
- III.- Población y Superficie.
- IV.- Un valioso testimonio.
- V.- Nueva Política en Comunicaciones.
- VI.- Criterio de nuestros primeros Presidentes.

CAPITULO TERCERO.- HISTORIA OBRERA FERROCARRILERA EN MEXICO HASTA 1935.

- I.- Los Primeros Movimientos Obreros de México.
- II.- El Derecho Obrero en la Constitución de 1917.
- III.- Declaración de Inexistencia a la Huelga de - - 1921.
- IV.- La Huelga de 1926 - 1927.

- V.- La Huelga de 1929 en el Ferrocarril Mexicano - y Laudo del Presidente Emilio Portes Gil.
- VI.- Importante Laudo del General Lázaro Cárdenas - en 1935.
- VII.- La Nacionalización de los Ferrocarriles.

CAPITULO CUARTO.- EL TRABAJO FERROCARRILERO Y LA LEGISLACION OBRERA.

- I.- Disposiciones Generales.
- II.- El Trabajo Ferrocarrilero considerado como parte de la Reglamentación Especial en la Nueva Ley Federal del Trabajo.
- III.- Pobreza del capítulo del Trabajo Ferrocarrilero.
- IV.- Análisis de los Artículos 246 y 253.
- V.- Los Portereros y sus horas de descanso.
- VI.- Conclusiones:

CAPITULO PRIMERO

ORIGENES DE LOS FERROCARRILES.

I.- EL NACIMIENTO DE LOS PRIMEROS FERROCARRILES

En el año de 1801 el Parlamento del Imperio Inglés, autorizó la construcción del primer ferrocarril en el mundo, siendo inaugurado en 1805 con una vía de 1.222 metros de ancho. Su construcción se debió a William Jessop y - unía a Croydon - a la orilla del Támesis en Wandsworth -, - que por autorización del propio Parlamento, en 1803, aumentó su longitud de Marstham and Godstone Railway.

Ambos tramos fueron de vía doble y tuvieron tracción animal. Funcionando, el primero hasta el año de 1846 y el segundo hasta 1839.

Se dice que una locomotora de vapor - según tradición ferroviaria inglesa -, sirvió de fuerza tractiva en 1817, en el ferrocarril Kilmarnoch and Troon Railway, cuya concesión fue otorgada en 1808 en tanto que sus - - servicios los inició en 1810.

Fue el primer ferrocarril construido en Escocia, - para transportar carbón, alcanzando una longitud de - - 15.285 kilómetros.

Blenkinsop (1783-1831), a quién, con cierto fundamento, se le atribuye la invención de la primera locomotora que tuvo éxito, trazó en 1812 un ferrocarril para el - acarreo de carbón, de las minas de Middleton a Leeds.

Con análogos fines, al año siguiente, empezó a fun

cionar el ferrocarril de las minas de Wylam, con la locomotora de Herley, denominada "Puffing Billy".

Estos dos últimos ferrocarriles y 16 más, esparcidos en Gales del Sur y Escocia, estaban destinados, exclusivamente, a la transportación de carbón.

El primer ferrocarril que tuvo propósitos de superación en la prestación de sus servicios, con carácter social, fue el de Liverpool and Manchester, al publicar en 1824 la transportación simultánea de carga y pasajeros; o sea, que fue el primero que realizó un auténtico servicio público.

No obstante, el primer ferrocarril en la historia, que se construyó con fines de servicio público, el ferrocarril de Stockton and Darlington, construido por concesión otorgada en 1821. Inició el transporte combinado de carga y pasaje, con tracción de locomotora de vapor, el 27 de junio de 1825.

Stephenson comisionó a uno de los más destacados técnicos del ferrocarril Stockton and Darlington, para que estudiara el trazo más apropiado que seguiría el proyectado ferrocarril de Canterbury y Whitstable, con fines de servicio público -que fue el segundo de este género - construido en territorio inglés-, debido a que los vecinos de esa región pedían como atractivo que dicha ruta - atravesara por un túnel, que sin duda atraería gran número

rc de pasajeros.

La compañía quedó integrada por 24 personas, siendo otorgada la concesión en 1825 e inaugurado el servicio el 3 de mayo de 1830. Corresponde a este ferrocarril el honor de haber tenido el primer túnel en el mundo, que alcanzó una longitud muy notable para la época, ya que fue de 804 metros y la línea, en total, de 9.654 kilómetros.

El costo de esta obra, incluyendo su lujoso atractivo, fue de 71,000 libras esterlinas. Su presupuesto inicial había sido de 31,000 libras esterlinas. El primer tren empleó como fuerza tractiva la locomotora denominada "Invicta", cuya paternidad se debió a Stephenson, compuesta de cuatro ruedas con dos ejes acoplados, que se había llevado por mar a Whitstable.

El propio Stephenson entregó la primera locomotora de vapor al ferrocarril Sirhowy Tramroad, una ruta corta que unía la planta Tradegariron Works con Newport, próximo al río Usk.

El éxito de Stephenson como inventor, culminó con el triunfo logrado por su locomotora "Rocket", en las pruebas de Rainhill -que le valió un premio de 500 libras esterlinas-, debido a que fue determinante su adopción, como insustituible fuerza tractiva, en los ferrocarriles de Stockton and Darlington y de Liverpool a Manchester, atendiendo a los relieves del suelo, dado que ambos siste

mas ferroviarios tenían como primordiales objetivos satisfacer las demandas económicas y sociales de las prósperas zonas que utilizaban sus servicios. (1)

II LOS PRIMEROS FERROCARRILES EN NORTE AMERICA

El 4 de marzo de 1826 la Legislatura local de Massachusetts expidió la concesión para la construcción del que sería el primer ferrocarril en el Continente Americano, - el Granite Railway Company, cuyo proyecto original databa de 1823.

Las motivaciones de este histórico medio de transporte, las de trasladar canteras de granito de Quincy al río Neponset, prosiguiendo por la vía fluvial a Charleston. Nunca se utilizó para el transporte de pasajeros.

En 1871 fueron adquiridos la mayor parte de los derechos por la empresa Old Colony Railroad. Desde luego fue reconstruida y conectada con la vía principal de ésta en la estación Atlantic. El ferrocarril de New Haven adquirió, en 1895, el Old Colony Railroad; o lo que viene a ser lo mismo, adquirió las dos líneas ferroviarias más antiguas de América, cuyo centenario fue conmemorado el 7 de octubre de 1926, en el poblado de Milton, que fue por donde pasó la vía original.

(1) "Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero".
de Marcelo N. Rodea. México 1944.

Por tratarse del primer ferrocarril que se construyó en territorio de América, en seguida se destacan sus principales características:

La terracería era de granito triturado y los durmientes de piedra, separados unos de otros, aproximadamente 2.40 metros, sobre los que se colocaban rieles de madera, de 30 centímetros de alto y de 15 centímetros de ancho. Encima de éstos se colocaban planchas de hierro de siete y medio centímetros de ancho, por ochenta y cinco centímetros, aproximadamente, de grueso, remachados con clavos de acero. La anchura de la vía era de metro y medio, siendo de doble carril en las pendientes. La construcción de su primer carro tuvo un costo de 600.00 dólares, con ruedas de madera de 1.95 metros de diámetro, las que soportaban una plataforma suspendida sobre sus ejes, con una capacidad de seis toneladas. Se calcula que el costo de la vía fue de cincuenta mil dólares.

El segundo ferrocarril construido en Norte América un año después del anterior, considerado más propiamente tranvía, se denominó "Switch Back Railroad", por los requerimientos de transportar el carbón antracita de Country a Filadelfia.

Su construcción se inició en enero de 1827 y empezó a funcionar en mayo del propio año.

Durante los primeros 17 años de servicio, aprove-

chando la pendiente casi total de su trayectoria, a partir de la mina, utilizando tracción animal en los tramos que lo demandaban.

A partir de 1844 se adoptó como fuerza tractiva la locomotora de vapor, reemplazando los rieles por importados de Inglaterra, que fueron tendidos sujetándose a durmientes de madera, colocados a intervalos de un metro y 20 centímetros. Esta línea quedó en desuso en el año de 1870.

Después de los ferrocarriles citados en antecedentes, se construyó el de "Baltimore and Ohio", impulsados por la, hasta entonces, preponderante importancia económica-social del puerto de Baltimore.

El indeclinable entusiasmo de sus constructores, que fueron en número de 20, entre comerciantes y banqueros, tuvo como origen una carta que recibió uno de éstos de un hermano que se encontraba en Inglaterra, en la que le describía el singular éxito logrado por el ferrocarril Stockton and Darlington, que se hallaba destinado a la transportación de carga y construía, en virtud de la insustituible eficacia alcanzada en éste aspecto, una segunda línea que destinaría a la transportación de carga y pasajeros.

En vista de que atravesaría varios Estados de la Unión Americana, sucesivamente, se obtuvieron las autori-

zaciones de las legislaturas de Baltimore, Annápolis, Virginia y Pennsylvania, quedando organizada la compañía el 24 de abril de 1827.

En su proyecto existía la idea de emplear como fuerza tractiva la de caballos; sin embargo, a partir de su - prestación de servicios, en 1832, empleó la locomotora de vapor, que cada vez iba siendo superado como fuerza tractiva. Al respecto, se cita el caso, como testimonio del - perfeccionamiento alcanzado, el caso de la locomotora intitulada "Arabian", que superó todo lo concebible, como - fue el arrastrar un tren de pasajeros cincuenta días consecutivos sin requerir ninguna reparación.

El auge alcanzado por este sistema ferroviario, en sólo dos años, o sea, para 1834, se demuestra en el hecho de que contaba con 7 locomotoras, 34 coches de pasajeros y mil carros de carga.

Fue en este ferrocarril en el que Ross Winans se reveló como un técnico revolucionario, de enormes perspectivas para ese medio de transportación -que ya había adquirido celebridad por sus locomotoras-, al transformar los coches de pasajeros de tipo familiar, construyendo un nuevo modelo de tipo largo, de corredor interno que sigue imperando actualmente, con doble truck de ocho ruedas.

Este ferrocarril ha continuado funcionando, ininterrumpidamente, hasta la actualidad, con su nombre - -

original. (2)

III.- CONSOLIDACION DE LOS FERROCARRILES NACIONALES.

El desarrollo de los ferrocarriles era fabuloso, se veía un verdadero crecimiento y expansión dos Compañías - habían estado incrementando los ferrocarriles en diversos sentidos, uno en el control de compra, arrendamiento, lo cual al tener la mayoría de acciones ejercerían el dominio, la ambición de construir nuevas líneas, además de las concesiones que estuvieran en vigor lograr su obtención, eran los fines mediatos todo esto venía a dar por resultado que los dos consorcios que eran Los poseedores de las principales redes Nacionales hacían maniobras para ensanchar más sus líneas.

En 1901 la empresa Standar Oil, logró obtener para el Ferrocarril Central una línea que le vendría a dar salida al Golfo de México ésta era la de la ruta de Monterrey a el puerto de Tampico, siendo este un avance sobre el Ferrocarril Nacional, la empresa del Ferrocarril Nacional quiso agrandar más su ferrocarril de México y Nuevo Laredo, así en diciembre de ese mismo año construyó dos líneas una de Monterrey y Camargo que venía a completar la línea Monterrey Matamoros, la otra fue la de la ciu-

(2) Ob. Cit.

dad de México a Nuevo Laredo. (3)

Fue como sucesivamente cada una de las Empresas ensanchó en todo lo que podían sus extensiones los dos consorcios norteamericanos fueron obteniendo los controles financieros de los Ferrocarriles, a medida que iban creciendo en extensión iban creciendo en poderío económico y se les podría considerar como una especie de trust.

Por un lado el Ferrocarril Central obtuvo el permiso para construir la línea de Río Verde a el Ferrocarril Central, más tarde la de Pachuca a Tampico, así como también la concesión del Ferrocarril de México a Cuerravaca y el Pacífico con la idea de que este llegara más tarde - hasta el puerto de Acapulco, en agosto de 1902 obtuvo la concesión para la construcción de una vía de San Pedro de las Colonias a la Estación de Treviño esto pertenecía al Ferrocarril Internacional de Coahuila, para ese tiempo - la competencia entre una empresa y otra estaban en plena lucha y a medida que una obtenía cierta concesión la otra se preocupaba de no quedarse en segundo término.

En 1902 el Ferrocarril Nacional tiene la concesión de las líneas de Venegas Cedral y Matehuala, y al mismo tiempo se construiría la línea de Guanajuato a Dolores Hidalgo, y para ese mismo tiempo las concesiones de las líneas de la Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexica

(3) Ob. Cit.

no, así como la construcción de la vía de Salamanca a San Juan de la Vega que se encontraban en el estado de Guanajuato, esto fue ya en 1903, el Central en estas mismas fechas obtuvo los derechos para construir la línea de Jiménez a Hidalgo del Parral.

En 1903 por el mes de enero se dió la concesión para construir la línea de Ocotlán con Atotonilco el Alto - Jalisco al Ferrocarril Central además se le concedió el control del Ferrocarril de Coahuila y el Pacífico, y estas otras líneas adyacentes que lo prolongaban hasta Tancítaro incluyendo otros lugares del estado de Michoacán.

En la lucha constante entre una compañía y otra por obtener el mayor poderío por medio de la preponderancia de un ferrocarril o de otro, las líneas iban adquiriendo cada vez más extensión y con ellas también los trust adquirirían mas fuerza, en 1906 se le otorgó al Ferrocarril Nacional la concesión para construir una vía de San Lázaro a San Rafael Atlixco, además de ya contar con el control del Ferrocarril Internacional, que comprendía Piedras Negras Durango, y otros ramales que aunque se consideraran de menor importancia venían a ensanchar los ya existentes, o en otro caso a completarlos como se verán mas adelante muchos de estas vías más tarde se consideraban como inútiles pues en realidad su construcción no había sido planeada como todas las cosas que intervienen en

el adelanto económico político y social de los países, y que en un momento dado resultan inútiles cuando se quiere tomar de ellas para una reorganización, como lo citaré.

La situación en que se encontraban los Ferrocarriles para el año de 1906 venían a preocupar a los dirigentes de nuestro gobierno del cual era la cabeza el general Porfirio Díaz y al frente de la Secretaria de Hacienda el señor don José Limantour, veían un peligro inminente al pensar que la lucha que entre los dos Ferrocarriles podría llegar a su fin si se ligaran en uno solo y por tal vendrían a tener una fuerza económica, capaz de determinar la economía y los demás intereses de la Nación.

La obra de la Consolidación empezó a ser el principal problema para la economía del país, y el argumento para que la Empresa se fusionara era el de la protección de la Nación para evitar a un posible acaparamiento de una Empresa que crecía a pasos agigantados y que de ser así los negocios existentes irían a depender de una forma o de otra de una compañía extranjera.

La obra se puede decir que se fue llevando a cabo en varios períodos pues en 1902 ya el gobierno había comprado la mayoría de las acciones del Ferrocarril Inter-oceánico, que más tarde intentó el Ferrocarril Nacional comprárselo a el gobierno para engrandecer sus líneas cosa que no tuvo una resolución inmediata y que cuando este le contestó a su demanda puso como condiciones que pudie-

ra comprar la mayoría de las acciones del propio Nacional creyendo Limantour que el trasladarse a Europa con el objeto de entrevistarse directamente con la Casa Speyer poseedora de la mayor parte de las acciones del Ferrocarril Nacional, y no tardó en poner el asunto en una forma favorable para el gobierno y así adquirió el número de acciones que se necesitaban para tener el mayor número de votos en las decisiones de la Empresa aunque sin tener funciones administrativas pues en tal caso habría tenido que pagar una cantidad mayor que la que se había aportado.

Ahora solo quedaba el Ferrocarril Central fuera de sus operaciones, y como era necesario para llevar a cabo la Consolidación que este terminara siendo otra de las grandes Empresas que estuviera bajo el control del gobierno no la presentó la iniciativa Limantour al ver que la situación en que estas se encontraban no era muy satisfactoria, pues se habían tropezado con una serie de dificultades de tipo económico pues la ruda competencia los había llevado hasta ese punto y en esas circunstancias se le propuso al Estado la venta de las acciones, cosa que Limantour rechazó pues el proyecto de consolidación era ya un hecho.

Así fue en 1906 cuando se propuso al Congreso de la Unión la Consolidación de las dos grandes Empresas, habiéndose presentado las razones esenciales que motivaban dicha fusión como eran: La primera consistía, en el te-

mor de que después de una lucha como la habían estado - -
afrentando las dos Compañías, se llegara tarde o temprano
a una unión entonces esto vendría a terminar en trust y -
además con calidad de extranjero, cosa que no traería nin
gún beneficio para el País.

La segunda razón que exponía Limantour era que en -
un país como el nuestro todas aquellas compañías deberían
de tomar parte en el desarrollo económico del país y que -
además para que concordara con el plan unificador del - -
país, era una necesidad que dejaran de ser gobernadas des
de el extranjero, así en esa forma no servían racionalmen
te al desarrollo del País. (4)

La tercera razón que se presentó consistía en pre--
ver una posible quiebra de dichas Compañías, y que en un
momento dado sería perjudicial para los intereses de la -
Nación.

El Congreso de la Unión dió aprobación a iniciativa
presentada, por medio de una ley expedida el 26 de diciem
bre del mismo año en que se facultaba al ejecutivo para -
constituir la nueva compañía.

El decreto que vino a ser una realidad apareció -
después de siete meses de haber sido presentado, y queda
ba creada la compañía Ferrocarriles Nacionales de México.

Creada ya la compañía el accionista principal venía
(4) Ob. Cit.

a ser el Estado, ahora bien las dos Empresas habían hecho una buena transacción y se podía considerar como ventajosa pues era necesaria en vista de las circunstancias en que estaban operando últimamente nada favorables a sus finanzas y esto lo atribuían a la depreciación de nuestra moneda.

Limantour fue entonces nombrado presidente de la Junta Directiva, que a su vez la formaban; Pablo Macedo, Gabriel Mancera, Guillermo de Landa y Escandón, Ricardo Honey, Joaquín D. Casasus, Manuel Zamacona, y Luis Elguero, todos ellos figuraban como accionistas.

Los estatutos de la Compañía comprendían los siguientes capítulos: De las Acciones, De la Asamblea General de Accionistas; De los Comisarios; De la Junta Directiva; De los Directores nombrados por el Gobierno; Del Contador General; Del Tesorero General; De las Cuentas Anuales y los Dividendos; Del Aumento y Disminución del Capital de la Compañía; De la Disolución y Liquidación de la Compañía y de las Reformas a la Escritura Constitutiva y a los Estatutos; Las normas Estatutarias comprendían un total de 57 artículos y un Transitorio habiéndose reformado posteriormente los artículos 8, 11, 12 y 23. (5)

Así fue como el General Porfirio Díaz después de fianciar la construcción de los ferrocarriles Central y

(5) Ob. Cit.

Nacional y de haberlos dispensado de los impuestos por muchos años, los había venido a sacar de una serie de dificultades que muchas de ellas derivaban de la crisis mundial registrada a principios del siglo, con la consolidación, el gobierno hacía caer dicha deuda sobre el Erario Federal lo cual quedaban plenamente garantizados todos los inversionistas, en realidad los beneficios que obtenía el Estado se limitaban única y exclusivamente en el aspecto económico y político que tendría al ser el financiero de tan enorme red Ferroviaria que sumaban entre ambos sistemas 6,681 kilómetros más sumándole todos aquellos accesorios a ambos llegaba a 11,500 kilómetros.

CAPITULO SEGUNDO

MEDIOS DE TRANSPORTE EN MEXICO.

I.- LAS COMUNICACIONES AL CONSUMARSE LA INDEPENDENCIA. Una vez consumada la Independencia Política de la Nación Mexicana el 27 de septiembre de 1821, del opresivo coloniaje español, oponíase a la realización de los ideales de unidad y desarrollo patrios, proclamados por sus heroicos precursores, la carencia casi absoluta de comunicaciones, o sea, el aislamiento, que podía explicarse lógicamente como instrumento de dominación en que el conquistador había mantenido sistemáticamente, entre sí, a los naturales de las diversas regiones del país.

En su "Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España", el ilustre humanista y sabio berlinés Federico Enrique Alejandro von Humboldt- (1769-1859)- que permaneció en territorio mexicano del 23 de marzo de 1803 al 7 de mayo de 1804, aporta valiosos datos -fruto fecundo de sus estudios e investigaciones-, que contribuyen a formarse una concepción clara de la realidad mexicana, imperante en el año de 1823, entre otros, en los aspectos siguientes:

Los principales caminos existentes se reducían a los necesarios para las actividades básicas de la casta dominante, que el Barón de Humboldt describió en estos términos;

"1o.- El de México a Veracruz por la Puebla y Jalapa; 2o.- El de México a Acapulco por Chilpancingo; - - -

3o.- El de México a Guatemala por Oaxaca, y 4o.- El de México a Durango y Santa Fe de Nuevo México, vulgarmente - llamado de tierra adentro!

"Los caminos que van de México, o sea a San Luis Potosí y a Monterrey, sea a Valladolid - en la actualidad - Morelia- y a Guadalajara, pueden considerarse como ramificaciones del camino real de las Provincias Internas".

La afirmación inicial se halla corroborada por la - clasificación político-geográfica de la Nueva España, que el propio Barón de Humboldt describe así:

"Considerando las provincias de la Nueva España, SE GUN SUS RELACIONES COMERCIALES, o según la situación de - las costas a que están contiguas, se dividen en tres re- giones.

I. PROVINCIAS DEL INTERIOR, que no se extienden - hasta las costas del océano.

- 1.- NUEVO MEXICO
- 2.- NUEVA VIZCAYA
- 3.- ZACATECAS
- 4.- GUANAJUATO

II. PROVINCIAS MARITIMAS DE LA COSTA ORIENTAL, - en frente de la Europa.

- 5.- SAN LUIS POTOSI
- 6.- VERACRUZ
- 7.- MERIDA O YUCATAN

III.- PROVINCIAS MARITIMAS DE LA COSTA OCCIDENTAL,
enfrente del Asia.

8.- NUEVA CALIFORNIA

9.- VIEJA CALIFORNIA

10.- SONORA

11.- GUADALAJARA

12.- VALLADOLID

13.- MEXICO

14.- PUEBLA

15.- OAXACA .

II.- MEDIOS DE TRANSPORTE.- En cuanto al sistema-
empleado en el transporte de mercancías por los caminos -
precitados, el mismo Barón de Humboldt lo refiere como -
sigue:

"...son muchos los que se quitan a la agricultura
por la necesidad de transportar a lomo las mercancías, -
los productos de las minas, el hierro, la pólvora y el -
mercurio desde la costa a la capital, y de allí a las mi-
nas en la loma de las cordilleras.

'Millares de hombres y animales pasan su vida en -
los caminos reales de Veracruz a México, de México a Aca-
pulco, de Oaxaca a Durango, y en los caminos de travesía,
por donde se llevan las provisiones a los artefactos, si-
tuados en regiones áridas e incultas...'

El transporte de pasajeros- que podía calificarse -

de regular-, realizábase por los caminos reales que comunicaban a la capital con los principales centros del interior o con el puerto de Veracruz, por organizado sistema de servicio de diligencias. Atendiendo al elevado costo del asiento de ese servicio de transportes ya que según el cronista de costumbres Marcos Arróniz, en el caso concreto del puerto de Veracruz a la ciudad de México era de 55 pesos 4 reales-, abundan razones que inducen a suponer se encontraba muy elevado de la condición y posibilidad económica de la inmensa mayoría del pueblo mexicano.

III.- POBLACION Y SUPERFICIE.- En una superficie territorial de CUATRO MILLONES DE KILOMETROS CUADRADOS se asentaba una población estimada como mínima, de SEIS MILLONES OCHO CIENTOS MIL HABITANTES, de los cuales escribió el Barón de Humboldt- "se pueden calcular los indios en TRES MILLONES SETECIENTOS MIL; las razas de mezcla los mestizos- EN UN MILLON OCHOCIENTOS SESENTA MIL; los blancos EN UN MILLON DOSCIENTOS TREINTA MIL; los negros lo más en DIEZ MIL".

De la cantidad especificada de blancos, una décima parte, aproximadamente, que integraba la casta privilegiada por excelencia, con apoyo en ordenamientos legales basados en principios social y moralmente injustos, poseía "casi todas las propiedades y riquezas" ejerciendo, a la vez, distintos grados de opresión hasta culminar en la esclavitud, sobre el total de indios, mestizos y negros, -

que ASCENDIA A CINCO MILLONES QUINIENTOS SETENTA MIL. Estas tres castas, además, estaban desprovistas de todo - - bien patrimonial y sumidas en el más doloroso estado de - envilecimiento moral- heredado en sucesión ininterrumpida de quién sabe cuántas generaciones de sus ancestros, sujetos de por vida a un sistema de tiranía colonialista, - que a través de los siglos se había ido depurando en eficacia y recursos de sus procedimientos-, agravado por el aislamiento a que estaban sometidos en los "encomenderos", por una parte, de los núcleos de sus mismas castas, y por la otra, de los privilegiados originarios de España.

A esa segregación de castas subyugadas por imperativos legales- abiertamente contrario a todo sentimiento de solidaridad social y personal, al más elemental principio de integración civilizadora y deliberadamente inhumano - por los propósitos esclavistas o de explotación, logrado por el "encomendero" con el ardid del tutelaje con fines cristianizadores-, se elevan infranqueables las murallas del aislamiento general, motivado por la ya señalada escasez de caminos existentes, en proporción a tan dilatada - superficie territorial.

IV.- UN VALIOSO TESTIMONIO.- La Viril Memoria que el obispo y cabildo de Michoacán Fray Antonio de San Miguel - monje jennónimo de Corván, natural de las montañas de Santander presentó al monarca español 1799 - once - - años antes del glorioso Grito de Dolores-, constituye una

penetrante y categórica valoración de cada uno de los estados - y sus respectivas causas- de injusticia social - existente en el México colonial o Nueva España- (6) - que excluye, por lo tanto, cualquier indicio o ligera - sospecha de parcialidad -, citándose tan sólo de exhaustivo estudio del humanista obispo y cabildo- que terminó su fecunda existencia a los 80 años de edad-, como insustituible aportación corroboradora de lo que se ha venido - afirmando, el caso en seguida transcrito:

- "LA LEY PROHIBE LA MEZCLA DE CASTAS; PROHIBE A LOS BLANCOS ESTABLECERSE EN LOS PUEBLOS INDIOS, Y A ESTOS DOMICILIARSE ENTRE LOS ESPAÑOLES". (7)

V.- NUEVA POLITICA EN COMUNICACIONES.- A partir del período presidencial (1824-1829) del patricio insurgente y general D. Guadalupe Victoria (1779-1843), se pusieron los cimientos de una política constructiva en la rama de comunicaciones, desde el instante mismo en que el gobierno determinó asumir la responsabilidad de éstas, a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores. Púsose así, - término, en 1824 al sistema heredado del régimen colonial - que el efímero imperio iturbidista conservó-, consistente en otorgar a los denominados "Consulados", la exclusividad en la construcción y el mantenimiento de los caminos.

(6) "Apuntes sobre las Memorias de Fray Antonio de San Miguel".

(7) Ob. Cit.

Atendiendo a su naturaleza jurídica, los "Consulados" eran instituciones privadas creadas por disposiciones legales expresas y con facultades otorgadas para imponer a las actividades comerciales la política que, a su juicio, estimaran más conveniente.

Abundan las razones que justifican suficientemente la decisión gubernamental de suprimir una institución -al igual que posteriormente se hizo con otras muchas-, expresión de un orden político-social fundado en concepciones doctrinarias o filosóficas que, respondiendo a propósitos de enriquecimiento por la explotación del hombre, las funciones propias del Poder Público venían a ser privilegios otorgados a particulares con fines lucrativos.

Obstáculo de diversa índole impidieron al gobierno del general Victoria realizar la reconstrucción y apertura de los caminos que demandaba con urgencia la vida del país. Entre otros, lo raquítrico del presupuesto por las escasas fuentes de ingresos -al extremo de no existir ninguna imposición sobre la tierra-, mermado, además, por el pago obligatorio del "diezmo" al clero, logrado con el concurso del propio Estado. En esas condiciones, el Gobierno se vió obligado a recurrir al clero en demanda de préstamos, por ser el más poderoso y menos agiotista de los banqueros del momento. Así mismo, para aplicación, en parte, del Programa de Comunicaciones, obtuvo un empréstito de Inglaterra.

La gestión Administrativa del Presidente de la República, general D. Guadalupe Victoria en su conducta asumida, concretamente, en materia de comunicaciones, permite valorar al héroe y estadista de Tamazula, Dgo. como el humanista de clara visión con un profundo conocimiento de los problemas nacionales y de sus soluciones, de acuerdo con los recursos disponibles y plena conciencia del momento histórico o sea, la demanda frente a las carencias ocasionadas por la devastación del país durante la Guerra de Independencia, del pueblo todo de la Nación, que había conquistado un destino que debía empezar por construirse.

VI.- UNIDAD DE CRITERIO DE NUESTROS PRIMEROS PRESIDENTES.- Ahora bien, si a las consecuencias sociológicas de la inveterada injusticia social, que como condición necesaria del tenaz afán de insaciable especulación del colonialista procedente de España, se tuvo, invariablemente, a los naturales, se viene a agregar que en el año de 1821 -precisamente, cuando La Nación Mexicana acababa de asumir su soberanía Política-, la totalidad de los reducidísimos caminos, principales y secundarios, se hallaban totalmente destruidos por el culpable abandono en el que se les dejó durante los once años de cruenta lucha del pueblo mexicano por su libertad - abandono que corrobora la afirmación preliminar, relativa al ardid del sistemático-

aislamiento como instrumento o conducta pasiva de dominación-, se explica, suficientemente, el manifiesto interés que, sin excepción, desde los primeros presidentes del México Independiente, en todo momento mostraron:

Por los estudios de observadores y los proyectos de elementos de iniciativa -elaborados, en general, unos y - otros, partiendo de la realidad y fundados en patrióticas razones de beneficio colectivo-, respecto a la necesidad de mejoramiento y construcción de los caminos tradicionales.

-Posteriormente en etapa ya superada en materia de comunicaciones, al propiciar la construcción y explotación de los entonces denominados "caminos de Hierro" llegando al extremo de estimular a los concesionarios con - subvenciones - que en algunos casos fueron superiores a las posibilidades económicas del erario-, determinadas - de acuerdo con los kilómetros de vía construídos.

Esa actuación de nuestros hombres de Estado -con - unidad de criterio que no se debió a ningún acuerdo previo-, respondía a imprescindibles requerimientos nacionales de intercambio económico e integración demográfica.

Las lagunas que en política y las fallas en ella - es el resultado general que la Administración estatal, ya que estaba a cargo directamente del ejecutivo sin intervenir en estos casos ni siquiera la Secretaría de Comunica-

ciones y tienen que atribuírseles así.

Bajo el régimen Porfirista la política en ferrocarrilera estuvo en manos de dos ministros José Ives Limantour y Pacheco ambos le imprimieron un sentido netamente orientado hacia interés nacional, Pacheco tenía un concepto elemental y simplista del asunto, puesto que todo su empeño se consagró a procurar que bajo su gestión se construyera el mayor kilometraje de vías férreas, sin plan preconcebido y con un espíritu no solo de liberalidad sino de desprendimiento y prodigalidad otorgó subvenciones y franquicias a todas las compañías que mostraban interés de hacer inversiones en el campo de la transportación mexicana y si algunas de éstas correspondieron a tan generosa actitud, otras sin embargo, abusaron de ella en forma reprochable, puesto que hasta hubo empresarios, como los de la proyectada Línea de Tonalá y Frontera Tab. que recibieron una substanciosa ayuda de \$444,000.00 sin que hubieran realizado la construcción de un solo kilómetro. (8).

Al amparo de subvenciones para la iniciativa privada se habían construido las dos grandes troncales del Central y del Nacional, que Ligan la Capital de la República, respectivamente, con Ciudad Juárez, Chih. y con Laredo Tamaulipas sobre la frontera norteamericana; las cuales, por su importancia y por su kilometraje, siguen siendo (8) "La Pesadilla Ferrocarrilera Mexicana" por Antonio E. Vera. 1943 Guadalajara, Jal

los canales maestros de la riqueza pública mexicana. (9)

La crítica de salón y los ferrocarrileros de gabinete han condenado de modo definitivo al General Pacheco - por su política manirrota y, principalmente, por su falta de visión en relación con la economía nacional, puesto - que se le acusa de no haber tomado en cuenta la conveniencia de ligar entre sí las cuencas económicas interiores, - para fijarse casi de modo exclusivo en la construcción de las líneas que comunicaran el centro del país con los - - puertos del Golfo de México y con la frontera norte propicias, dichas líneas según se dice, solo al comercio exterior y eficaces como instrumento para conservar a México en su categoría de país colonial.

Este cargo, aunque de moda en 1937, peca a su vez - del vicio de juzgar los hechos de 1880 con un criterio de cincuenta años adelante; como hoy se juzgan de pueriles y fastidiosas las novelas de Julio Verne cuando no se tiene en cuenta que antes de los inventos del submarino del radio y del aeroplano, merecieron evidentemente el calificativo de geniales y apasionantes. Colocándonos en el ambiente de la época, resulta claro que la política del ministro Pacheco simplista y manirrota - como efectivamente era - fué entonces una política integral y la única eficaz para interesar a los inversionistas, si se tiene en cuenta las sumas enormes de dinero que exigen las construccio

(9) "La Pesadilla Ferrocarrilera Mexicana" por Antonio - E. Vera. 1943 Guadalajara, Jal.

nes de esta naturaleza y, más aún, si se atiende a que - las inversiones venían a operar a un país despoblado -de-sorganizado y consumido por una guerra civil crónica- que en aquellos días no podía tener sino los caracteres de un país colonial.(10)

El interés mercantil ha sido hasta hoy casi el único móvil de todas las empresas de transportación y debe - meditar-se en la insignificante importancia que tendría - una línea férrea entre Saltillo y Zacatecas por ejemplo, - o entre Chilpancingo y Oaxaca; y hay también que meditar- sobre los beneficios que para el bienestar el progreso y- la cultura ha traído el sistema ferroviario que aquella - época nos legó.

Hoy mismo, algunos de los impugnadores de la estruc- tura ferrocarrilera nacional han tomado parte en la reali- zación del sistema incipiente de carreteras, y sin em- bargo, la primera gran troncal que se construyó es preci- samente la que comunica la ciudad de México con Laredo, - Tamps. sobre la frontera norte, en la que obra la circuns- tancia agravante de tener más de 500 kilómetros de su tra- zo, paralelo. a las vías férreas desde Cd. Victoria hasta Laredo y, no obstante, bajo el punto de vista del interés nacional, no cabe duda de perfecto, porque no solo ha da- do nacimiento al turismo que antes no existía sino en em- brión, sino que comunica muchas poblaciones intermedias -

(10) Ob. Cit.

que han derivado beneficios de consideración. La otra carretera troncal que se inició fue la de Nogales-Guadalupe que no fue solo paralela sino superpuesta a la vía troncal del Ferrocarril Sud-Pacífico de México, a la que cruza veintiseis veces a lo largo de su trazo, como si esta nueva arteria de transportación se hubiera proyectado exclusivamente para aniquilar a la vía férrea. La región beneficiada va a tener, pues, dos vías generales de comunicación, super abundante en la actualidad, en tanto que la parte oriental de Sonora, Sinaloa y Nayarit seguirá tan desconectada del resto como hasta hoy, según puede advertirse. (11)

Es por otra parte, importantísimo tanto en los sistemas de vías férreas, como en los de carreteras, tener grandes troncales que atraviesen de extremo a extremo el territorio para que deriven de ellas las líneas secundarias en sentido perpendicular, sirviendo de columna vertebral a todas las ramificaciones que completan el sistema de circulación de las riquezas.

Resulta pues un error atribuir la imperfección del sistema ferroviario mexicano a un vicio original, cuando la imperfección no radica más que en el estancamiento en que ha quedado la construcción de nuevas líneas.

Del Ministro de Fomento, que era Pacheco, la política ferrocarrilera pasó a manos del ministro de Hacienda,

(11) Ob. Cit.

que era Limantour, porque ya no se trataba solamente de la etapa constructiva sino de una etapa defensiva de carácter complejo que convertía el negocio en serio problema financiero de primer orden (12), como era el de parar la ofensiva de los trusts ferrocarrileros norteamericanos que proyectaban someter las líneas mexicanas a su propio control, proyecto que contrariaba el sentido nacionalista que el gobierno trataba de imprimir sobre la política ferroviaria. De aquí nació la consolidación de las compañías del Central, de Nacional y del Internacional, que eran las que operaban las tres grandes troncales que tocaban la frontera del norte y sobre las cuales habían puesto sus ojos los magnates de la industria ferrocarrilera de los Estados Unidos.

Mediante esta consolidación efectuada en 1908, el Estado consiguió un lugar prominente en las asambleas de la nueva empresa que absorbió once mil kilómetros, en números redondos, de vías en explotación, representando en aquellas una mayoría de acciones que le dejaba en sus manos las decisiones finales y, por lo tanto, el camino expedito para imponer su política ferrocarrilera.

El desembolso efectivo para conseguir ese control de acciones era ciertamente reducido; pero la garantía resultaba de mucha responsabilidad si se atiende a que al lanzarse los 320 millones de la Hipoteca General, los-

(12) Ob. Cit.

intereses se elevarían a \$ 12,800 000 por año.(13)

Sin embargo la concepción limantouriana encerraba un programa integral de política ferrocarrilera que se pueden sintetizar en los siguientes puntos:

1.- Lograr una situación prominente en la dirección del negocio ferrocarrilero más importante del país para imponerle un rumbo definido hacia el interés nacional y evitar simultáneamente que las líneas mexicanas principales fueran unidas al carro de los grandes trusts de la transportación norteamericana.

2.- Colocar, dentro de la industria ferrocarrilera en pie de igualdad al trabajador mexicano y al norteamericano, para que el primero tuviera iguales oportunidades que las que se conseguían al segundo para su promoción, dentro de las empresas consolidadas porque antes de la gestión limantouriana la preferencia en la asignación de los empleos era otorgada a los empleados extranjeros, salvo los casos de obreros no calificados y oficinistas de baja categoría. Esta actitud no fué, sin embargo, más que el paso inicial para una acción más decidida que se tomó luego para otorgar la preferencia al mexicano y bajo este punto de vista, es indudable que el trabajador nacional no ha hecho todavía al Ministro Limantour la justicia que merece.

(13) Ob. Cit.

3.- Completar el sistema ferrocarrilero mexicano - otorgando concesiones a la flamante empresa para la construcción de nuevas líneas para cuyo objeto quedó autorizado al emitir los bonos hipotecarios hasta por 770 millones de pesos oro, (14)

Se advierte, pues, que también en esta etapa se implantó una política ferrocarrilera integral que abarcaba los aspectos nacionalistas y social y proveía en forma - eficaz al progreso de nuestras comunicaciones terrestres.

Las conmociones sociales que después se sucedieron son responsables de que no se hubiera realizado todo el - programa que preconizó esta política pero es indudable - que fue un programa de altura.

Con tales antecedentes, el hombre no logra explicar se en qué consiste lo revolucionario de los primeros gobiernos, tampoco se explica que el servicio público que - rinden los ferrocarriles en explotaciones adolezca de tantas deficiencias e inseguridades, desconocidas en otros - tiempos, así iré analizando la política ferrocarrilera - que en sus diversos aspectos ha seguido el Gobierno Mexicano en sus sucesivas etapas y las principales ideas que han regido esa política y los diversos intereses en que - se ha sustentado.

Durante el inicio del gobierno del Presidente Made-

(14) Ob. Cit.

ro se siguió en materia ferrocarrilera los mismos lineamientos de la gestión anterior, confirmando las concesiones que estaban en trámite para algunas líneas más o menos importantes entre ellas la del Ferrocarril de Zacatecas a Guadalajara y el de Santa Lucrecia, Ver. a Campeche. (15)

Hubo hombres de cultura y de preparación técnica - que tenían conciencia de la significación de los transportes en la vida moderna y por eso explícitamente alentaron las inversiones en esa industria podemos contar entre - - ellos al Ingeniero Manuel Bonilla que era entonces Secretario de Comunicaciones, y al Subsecretario Ingeniero Manuel Urquidí, trataron ellos de acelerar el ritmo de la - construcción de vías; habiendo logrado la iniciación inmediata de la Línea de Pénjamo, Gto. a Ajuo, Mich. de 135 - kilómetros de longitud, que atraviesa la rica zona agrícola de Zacapu. Así en el año de 1912 quedó, además, hecho todo el trazo de la Línea de Santa Lucrecia, Ver. a Campeche, en cuya construcción mostraba el Gobierno un visible entusiasmo. (16).

Fue entonces cuando fue asesinado el Presidente Madero en 1913 y con tal acontecimiento dió principio la - etapa sangrienta de la Revolución Mexicana, durante la - cual todo interés y toda actividad. quedaron subordinados

(15) Ob. Cit.

(16) Ob. Cit.

a las tendencias y fines de la guerra civil: Las construcciones y los proyectos de expansión ferroviaria quedaron paralizadas y archivados, respectivamente, y no se volvió a hablar de ellos hasta que Carranza, Jefe de la Revolución, dominó la situación política en todo el territorio con las armas en la mano y fue investido como Presidente de la República.

Durante el régimen Carrancista se trataba de consolidar el gobierno sobre los escombros que había dejado la Revolución triunfante o sea porque ni el Presidente ni sus colaboradores más próximos tenían una visión exacta del panorama ferroviario, fue así como no se hizo saber ninguna política al respecto; pero sin ella y sin elaborar ningún plan de comunicaciones terrestres el estado se dedicó a construir vías férreas, tomando como ejecutor al Director General de los Ferrocarriles Nacionales que habían sido incautados por el Jefe de la Revolución desde diciembre de 1914 y que quedaban, por tanto, bajo las órdenes supremas del Presidente de la República. (17)

Así en 1915 había quedado en suspenso la construcción de la Línea Durango - Cañitas, iniciada por esa misma empresa y con muy buen acierto se procedió a terminarla, lo mismo que su pequeño ramal de Sombrerete Zac. sirviéndose para el efecto del material nuevo que había que-

(17) Ob. Cit.

dado disponible y completando la obra con rieles de segunda mano que habían sido levantados de otras vías, por obsoletos.

Pero después de este acierto, Carranza enfocó su atención para favorecer a su estado natal Coahuila y decidió dotarlos de mejores vías de comunicación e inició su propio programa con una serie de errores bajo el punto de vista técnico convertir a Saltillo como una gran terminal ferroviaria era quitarle la primacía de que disfrutaba Monterrey aún sin fijarse que topográficamente Saltillo no tenía lugares apropiado para dichas instalaciones ni las grandes terminales forman los grandes centros de población, sino que las primeras son solo una consecuencia, hablando en términos generales, de la capacidad de producción y de consumo de las grandes ciudades; son el corolario obligado de los grandes volúmenes de flete que manejan las compañías porteadoras, de la actividad industrial de las regiones del elevado standard de la vida humana.

Si a Saltillo se transplantara por una terminal como ejemplo de Chicago o de los Angeles daría el aspecto de un teatro monumental en día sin función y, mientras tanto la modesta terminal de Monterrey seguirá conservando o incrementando su movimiento ferroviario.

Se dice que el Presidente Carranza no oía consejos, el caso es que en 1917 se gastaron 1,600 000 pesos oro en

estación monumental talleres, sistema de patio y obras -
- accesorias que tan pronto como desapareció el régimen, -
- quedaron en completa parálisis y abandonadas en forma de-
- cidida hasta que llegó a ocuparse el edificio como hospi-
- tal ésto demuestra la falta de visión y la irreflexión -
- y el poder ilimitado de los gobernantes. (18).

Junto a ese monumental error existe otro. Aunque -
- Saltillo es una de las capitales mejor comunicadas puesto
- que el antiguo Nacional la conecta con el centro del país
- y con Nuevo Laredo; el antiguo Internacional con Piedras-
- Negras; el antiguo Central con Torreón, vía Paredón; el -
- antiguo Coahuila y Pacífico y Pacífico con Torreón, vía -
- Parras y el Coahuila y Zacatecas con Concepción del Oro, -
- el Presidente advirtió que le faltaba una línea hacia el-
- Oriente. Pero cual sería la meta, Tula, Tamps. y Ciudad -
- Victoria ?. No había estudios topográficos el único pun-
- to próximo al Oriente era la población agrícola de Artea-
- ga y se decidió que fuera un punto obligado del trazo. La
- terminal extrema se decidiría después y como la cosa era-
- en grande por lo pronto se le llamo Ferrocarril de Salti-
- llo al Oriente, así al oriente en general para que no hu-
- biera rectificaciones posteriores.

Se montaron grandes oficinas en Saltillo haciéndose
- un desembolso total de 3.400 000 en dos años y ni un so-
- lo kilómetro herrado subsiste.

(18) Ob. Cit.

Ni siquiera el recuerdo queda, así en seguida se -
inició la construcción de la Línea de Cuatro Ciénegas a -
el Oro, Coah. que conecta en esta última terminal con el -
F.C. Mexicano del Norte y sobre la cual naturalmente te-
nia Carranza un interés tan notorio que lo hizo visitarla
en dos ocasiones para allanar cuanta dificultad se pre--
sentaba en el trabajo, con una solicitud positivamente -
excepcional. En tales condiciones era natural que, pronto
quedara terminada en toda su longitud de 165 km. sobre un
desierto paupérrimo con espejismos árabes que nunca fue-
remunerativo con servicio semanal que desempeñaba un tren
mixto en ambas direcciones. (19)

Para finalizar este período constructivo se construy
yo una línea de Allende a Sn. Carlos Coah. que hoy constit
tuye un ramal de los Ferrocarriles Nacionales con 80 Km.-
de longitud que liga la región agrícola de San Carlos, -
con pocos resultados económicos, puesto que solo se obtien
ne un volumen de negocio capaz para un tren diario mixto-
y de poco tonelaje que corre entre Piedras Negras y San -
Carlos.

Fue así como en Mayo de 1920 cuando Carranza fue -
asesinado y con el dió fin a su gobierno ahora bien como-
saldo de sugestión quedan estas dos líneas férreas que -
permiten asegurar que en este período no hubo más políti-
ca de construcción de ferrocarriles que los caprichos peru
(19) Ob. Cit.

sonales de interés local, como en el caso de la gran terminal de Saltillo o de interés particular, como en el del ramal de Cuatro Ciénegas a El Oro. (20).

El hecho de que el gobierno se convierta en empresario o en administrador lo posibilita, ciertamente para desarrollar, dentro del negocio que maneja, una acción inspirada en el más puro interés colectivo, en tanto que la industria privada solo encuentra su incentivo en la utilidad que corresponde a la inversión; pero, que el gobierno tenga esas posibilidades para actuar en pro del bienestar social no significa de ninguna manera que siempre actúe en tal dirección y mucho menos, dentro, de las democracias Hispano-Americanas, donde los intereses políticos espurios a menudo desvían los fines previstos.

Después de los acontecimientos, de 1920 se inician en período de gobierno del Gral. Alvaro Obregón teniendo como secretario de comunicaciones a: Pascual Ortiz Rubio, éste sin un programa previo a su paso por Mazatlán, Sin. - en agosto de 1920 resolvió atacar la terminación de la importante línea Durango-Mazatlán, iniciando trabajos por el lado de este último puerto, con una fiebre de acción y con una premura tal que confió dicha obra a un inspector-Oficial de Ferrocarriles Llamado Federico M. Torres, antes de transcurridos 2 meses este remitía planos de loca-

(20) Ob. Cit.

lización y presupuesto de los 20 primeros kilómetros habiéndose gastado, hasta marzo de 1921, 180,214.41 de los cuales se perdieron totalmente 134,380.43 porque con el mismo entusiasmo con que la obra, se empezó fue así como también se mandó suspender, en una ostentación de derroche, como es frecuente que suceda con los fondos del Estado. Si no se perdió toda la cantidad invertida fue debido a que quedaron en disponibilidad para ser vendidas algunas toneladas de rieles cuyo fin se desconoce, pero la obra fue tan mal planeada, y tan mal llevada a cabo así la obra decía un técnico el Ing. Francisco G. Moctezuma, dependiente el de la Secretaría de Hacienda que nada de lo que se había construído era aprovechable por los errores de trazo y las deficiencias de la construcción. Los terraplenes fueron hechos de ramas cubiertas con tierra. (21).

La obra había quedado bajo la dirección del Secretario Ortiz Rubio una persona sin título de ingeniero y menos en especialidades ferroviarias; no tenía la más mínima capacidad para ejercer tal dirección, más tarde fue suspendido de su cargo, para ser investido más tarde de Presidente de la República.

Por supuesto, de tal obra no quedan más que solo los documentos en los que se puede uno dar cuenta la forma irreflexiva en que se malgastan los dineros del pueblo. (21) Ob. Cit.

blo cuando los encargados de estas obras no saben nada de comunicaciones ni obras públicas.

La Línea del Ferrocarril del Sud-Pacífico de México de Nogales al Sur vino a favorecer en mucha parte al estado de Sonora ya que de este se encargaron Obregón y los allegados a su régimen ya que eran de dicho estado así le dieron impulso a una obra de alto interés social y político que afectaba a la región Noroeste del país, la línea había llegado hasta Tepic el 5 de febrero de 1912 y de Guadalajara al Norte había llegado a La Quemada el 11 de noviembre de 1912, fue entonces cuando dió principio el movimiento revolucionario que dejó en suspenso la terminación de la Línea; dejando una solución de continuidad entre Tepic y la Quemada, de 167 kilómetros, siendo éstos los más costosos y los de más difícil trazo, puesto que esta cruza la Sierra Madre Occidental. Los movimientos sociales ahuyentaron a los inversionistas y, aún más, mostrándoles las pobres perspectivas inmediatas que ofrecía México a los negocios ferrocarrileros, así es que por diez años se quedó paralizado toda la obra al respecto, dejando prácticamente incomunicado la parte Noroeste del resto del país, con grave perjuicio para la Unidad política y económica nacional ya que esos 167 kilómetros de serranía abrupta eran casi inaccesibles. El Gobierno instó y estimuló a la Compañía del Sud Pacífico a completar su vía férrea inconclusa; y mediante una inversión de - -

14,400 00 dólares, el 17 de abril de 1927 se unieron los rieles de ambos extremos, siguiendo un trazo atrevido y espectacular que comprende 34 tuneles y 15 grandes puentes y que abona la innegable pericia de un ingeniero jefe de dicha construcción llamado E. B. Sloan. (22)

Desde entonces, gracias al esfuerzo del Gobierno y del Sud-Pacífico, las tierras maravillosas del Noroeste contribuyen eficazmente al fomento de la prosperidad nacional.

El espíritu polifásico del Presidente Obregón tenía podría decirse un cimiento firme de agricultor y por eso siempre cultivó la idea de volver a la tierra, a su dilatada cuenca del Río Mayo, al terminar su período de gobierno. Completa la línea del Sud-Pacífico para un futuro próximo, quedaba asegurada la concurrencia de los productos agrícolas del Noroeste a los mercados del interior, pero también le pareció que se necesitaba un puerto para la exportación porque el negocio estaba planeado en grandes dimensiones. Y el puerto necesitaba un ferrocarril, fue así como se decidió el establecimiento del Puerto de Yavaros y acordándose del ejemplo de Carranza, también mandó hacer su ferrocarril una línea de 62 kilómetros de longitud, que ligó Navojoa con Yavaros, con un costo original para el gobierno Federal de \$3.220.645.47 línea que,

(22) Ob. Cit.

BIBLIOTECA CENTRAL
19 22 33 34

como la de Cuatro Ciénegas, ha venido agonizando desde - que dió origen empezó- sus gastos fueron sacados difícilmente hasta que vino a desaparecer con el tiempo. (23)

Otro de los aspectos interesantes del régimen Obregonista, bajo el punto de vista ferroviario, fue la creación de los puertos libres de Salina Cruz y Puerto México, ligados por el nacional de Tehuantepec que también quedó bajo el control de la administración de aquellos. Muchas ideas ha habido para dar vida a nuestra alargada región ístmica, tan llena de posibilidades con su magnífica línea férrea y sus bien acondicionados puertos terminales; pero desgraciadamente ninguna ha sido mejor que ésta del establecimiento de los puertos libres, que fue prohibida por el Presidente Interino, de la Huerta, e iniciada en la práctica por el Ingeniero Modesto C. Rolland.

Ya en la institución de la Huerta, recibió el Ferrocarril y procedió a cercar el recinto de los puertos libres; pero como todos los problemas que el Gobierno ataca, este fue resuelto también con sentido político, llenándose los cargos directivos con los favoritos de tal manera que cuando el Presidente perdió su influencia política - por haberse levantado en armas contra el Presidente Obregón, el 5 de diciembre de 1923, la institución apareció como un nido del "Delahuertismo" que fue visto con la an-

(23) Ob. Cit.

tipatía con que se mira a cualquier enemigo, y fue abandonada a su mala suerte. (24)

Las cercas de los recintos libres no llegaron a funcionar como libres, las oficinas en México fueron cerradas y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec vino a fusionarse, como una línea secundaria a los Nacionales de México, el 9 de mayo de 1925 después de un ensayo mal ejecutado y contaminado de política, cuya mal original consistió en que el Consejo Directivo, salvo el Gerente Rolland, estuviera formado por personajes que no tenían, para merecer su designación otro mérito que la amistad con los gobernantes ni más interés que sus honorarios puntuales. Las oficinas generales se establecieron en la ciudad de México a una distancia aproximada de mil kilómetros del lugar de operaciones, siendo hasta cierto punto ventajoso maniobrar a control remoto, así el personal administrativo podría cuidar de sus empleos pues estaban en contacto permanente con los políticos del momento. (25)

No solo se mal gastaron en este nuevo ensayo miles de pesos sin fruto alguno, sino que se desacreditó para largo tiempo una idea tan susceptible de provocar muchos beneficios tanto de carácter local como nacional.

Tampoco se formuló, pues, en este período, ninguna política de construcción de vías férreas, ni siquiera un

(24) y (25) Ob. Cit.

programa mínimo que fuera consistente y de interés nacional.

De 1925 a 1934 duró la etapa de gobierno del General Plutarco Elías Calles, durante su Período se le dió una atención y un impulso especial a la construcción de carreteras que vinieron a contribuir al desarrollo de las comunicaciones creando necesidades progresivamente crecientes de transportación en los pueblos y villorios arrinconados e incomunidades, que ahora han venido quedando dentro de las zonas de influencia de los caminos nacionales, así el transporte ofrece tanto a los agricultores como a las demás gente del campo este servicio público de que carecían y los ha puesto en contacto con la vida moderna.

Fue al camión, al vehículo motorizado al que se le dió primacía en esta época, y no así al sistema ferroviario, salvo algunos casos que citaré porque ya para entonces ciertos funcionarios y políticos admitían que los capitales industriales no tienen ningún derecho al interés y ante esta tesis de pensamiento comunista, claro que no hubo inversionistas que quisieran interesarse en construir líneas férreas, sin tener la perspectiva de la ganancia razonable y justa, sino la certidumbre de contar con la hostilidad mas o menos velada del Estado. Esta barrera y el triste desastre financiero de las líneas en explotación no podían constituir ciertamente una invita-

ción efectiva para la fecunda iniciativa privada.

Como saldo material favorable de este período nos quedó solo una vía férrea entre Tamaulipas y San Luis Potosí desde luego se trata de la línea que a cada mandatario manda fabricar a su medida.

En el Estado de Tamaulipas en medio de las líneas férreas de San Luis Potosí y Tampico, que forman una "V" y además el de Monterrey a Tampico, se erigió un ingenio azucarero denominado el Mante, cuyos accionistas eran los más conspicuos miembros del mismo Gobierno y como para la salida fácil y económica de los productos elaborados, era precisa una línea férrea; el Gral. Calles giró las órdenes del caso para que la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales la estableciera, uniendo la estación que después se llamó Calles sobre la línea de Monterrey al Golfo con la estación de Guerrero sobre la línea de San Luis Potosí pasando naturalmente por el Mante.

Esta nueva ferrovía tiene una longitud de 126 kilómetros, de los cuales, los 50 de Calles a El Mante, tienen tráfico diario regular con el negocio que produce el Ingenio, pero los 76 restantes, de El Mante a Guerrero, constituyen una inversión fracasada porque ni un tren mixto que se corre en el tramo, semanariamente, alcanza a completar su tonelaje. (26)

(26) Ob. Cit.

Claro que nosotros clamamos porque en México se - -
abran regiones de cultivo y se fundan nuevos centros de
población y se les dote de vías de comunicación eficien--
tes para satisfacer sus necesidades de transportación, pe
ro no admitimos que se establezcan vías férreas superabun
dantes, - cuando hay regiones del país que tanto las nece
sitan - como es el caso de El Mante a Guerrero que, por -
su escasísima población no está en el caso de aprovechar
integralmente las facilidades que le puede otorgar el fe--
rrocarril. Sin embargo, algún día del futuro quedarán jus
tificadas estas inversiones.

Justo es darle también, a este régimen el hecho de
que cuando estaba terminando, bajo la presidencia del - -
Gral. Rodríguez, se decidió la construcción, a cargo di--
recto del Gobierno - único empresario posible- de la im--
portante línea del Sudeste que ha sido el sueño más gran-
de de aquella región materialmente desconectada del resto
del país. (27)

Ahora bien en el siguiente período de gobierno que
fue el del Gral. Lázaro Cárdenas y dió comienzo el Prime-
ro de diciembre de 1934, llegó a encontrar en un estado -
de estancamiento e insuficiencia en que se encontraban -
los ferrocarriles de México, fue así como en su Plan Se--
xenal fue incluido un proyecto de Ley invocando que a - -

(27) Ob. Cit.

nuestro sistema ferroviario debía ampliarse, para establecer comunicaciones con aquellas zonas del país que están desvinculadas del resto del país, no solo para satisfacer necesidades económicas sino también con fines de integración nacional, para crear la sociedad "Líneas Férreas de México, S. A." cuyo objeto principal será la adquisición, construcción y explotación directa o indirecta de toda clase de líneas férreas, sus accesorios y equipos".

Por una parte el Gobierno aportaba para la formación de la Sociedad el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, sumido en el desfalco más amargo, y los Ferrocarriles de Veracruz a Alvarado y de San Juan Evangelista al Juile, que habían sido comprados por el Gobierno el 26 de Septiembre de 1932, en uno de esos accesos por comprar cosas realmente inservibles.

Las líneas por construir serían las siguientes: De Ejutla, Oax. a un puerto del Pacífico.

De Uruapan, Mich. a un punto del Río Balsas con tendencia a ser prolongada hasta la Costa del Pacífico.

De Santa Lucrecia, Oax. a la Capital del Estado de Campeche.

De Mazatlan a Durango.

Aunque la capacidad productora del país venía aumentando progresivamente, más deficientes, porque todas las empresas estaban recargadas de obligacioo

nes y la adquisición de materiales de repuesto se hacía - más onerosa por la devaluación que sufrió la moneda mexi- cana en el año de 1932, creando condiciones que exigían - la intervención gubernamental para salvar el sistema fe- rroviario ya en este programa se advierte una orientación sensata de franco interés público en la política ferroca- rrilera nacional aunque sea sólo el aspecto constructivo- de nuevas líneas para completar el sistema nacional. (28)

Tal programa de construcción era, más que otra co- sa, un anhelo nacional y un escalón hacia la meta de con- tar con un sistema ferroviario moderno y eficiente.

Así fue como se empezó a gastar el dinero en tal - proyecto claro que cuando los millones son del Gobierno - alcanzamos dimensiones internacionales como se verá por - la historia de las realizaciones conectadas con este pro- grama de construcción y explotación de líneas férreas.

Cerca de medio millón de pesos perdidos como lo ve- remos quedó lista una nueva línea de Petlalcingo, Puebla, a 74 kilómetros de Ixczquixtla con un costo de - - - \$ 4.852,726.00 así la región que este atravesaba era yer- ma y despoblada, sus fuentes de ingresos se reducían a - las poblaciones terminales, ninguna de las cuales tiene - más de cuatro mil habitantes, era difícil sacar no una - utilidad de aquel volumen pero ni siquiera un ingreso bru- to anual semejante y se decidió hacer un servicio de pasa

(28) Ob. Cit.

jeros con un autovía que por veterano y obsoleto se había desechado en otra empresa. Los resultados fueron deplorables. El servicio, rendido por la Secretaría de Comunicaciones como Empresa duró del 1ro. de diciembre de 1937 al 19 de julio de 1938, y el 1ro. de mayo de 1938 se instaló la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales, de acuerdo con su estatuto tenía la obligación de recibir las líneas nuevas que el Gobierno construyera puesto que ya había fracasado y muerto la sociedad mencionada para su explotación, pero la administración Obrera vió con evidencia que con sus contratos de trabajo tan onerosos, no iría más que a perder dinero en tal empresa y, a pesar de su estatuto, se negó a hacerse cargo de la explotación. - Entonces la Secretaría de Comunicaciones buscó a quien hacerle el regalo y ofreció la Línea al Ferrocarril Mexicano, pero este, que sabía lo que aquella significaba declinó el obsequio.

Nos venimos pues a encontrar con una situación singular en que no había quien quisiera el regalo de una obra flamante que había costado cerca de siete millones de pesos. La línea después de varias intentos por sufragar las pérdidas hicieron que el Ferrocarril Mexicano trabajara a cambio de una remuneración que el Gobierno le ofrecía esta situación no fue aguantada y así solo duró diez meses, quedando después parada por completo, hasta que en 1942 el entonces Secretario de Comunicaciones viendo el estado en que se encontraba tal servicio: rieles -

enmohecidos, las estructuras afrontando la acción del - - tiempo, resolvió levantar los rieles y abandonar las es- - tructuras confirmando sin palabras que, aquellas gran obra, parte eminente del Plan Sexenal, había pasado por un proceso de múltiples tonterías. (29).

Tiene que ser motivo de meditación y de amargura este menosprecio del interés social, precisamente de parte - de quien se titula su depositario y su vigía Proyectos - grandiosos, que tienen sus génesis en el capricho o en la supuesta sabia inspiración de los hombres del poder y que sin embargo, carecen del cimiento esencial que es la técnica fría.

Otro proyecto fue el que cubría la idea de comuni-- car la mesa central con un puerto del Pacífico la idea era de que esta Línea llegara al Balsas pero sus 126 kilóme- - tros solo logró llegar a Apatzingán y se le debe dar crédito pues se construyeron cuatro puentes importantes con estructuras de acero diseñadas por ingenieros mexicanos haciendo un positivo y serio alarde de técnica.

Es ostensible la influencia que desde los días del Imperio Romano, han ejercido los sistemas de transporte en la integración territorial y espiritual de las naciones, - y hasta existe una tesis que las nacionalidades vienen a - ser unidades económicas delineadas principalmente por la -

(29) Ob. Cit.

eficacia y la presteza de los modernos métodos de trans--
portación, porque es indudable que las regiones que hoy -
no tienen contactos materiales, frecuentes y directos - -
tienden a desvincularse automáticamente, la integración -
política de México no se vino a completar hasta que los -
sistemas de transportes fueron más eficaces y ligaron - -
nuestro territorio con los más lejanos extremos; pero en-
el período de lo que estamos hablando no se le dejó el -
campo libre a la iniciativa privada y no hubiera dejado -
de acudir a la cita a que la emplazaba en el Sudeste el -
bienestar social pero nos hacíamos de "Lucha de clases" -
y de "economía dirigida" y les hicimos la vida imposible-
a las empresas de transportes por riel, empujándolas a la
bancarrotta más estrepitosa, prefiriendo levantar las - -
vías recién construídas a retroceder un milímetro en las-
conquistas obreras, como lo ejemplifica la Línea Ixcaquix
tla-Petlalcingo.

Podríamos decir que la "economía dirigida no sea -
tan mala como parece, pero esto sería cuando ésta está -
bien dirigida pero tratándose de materia ferroviaria no -
fue peor en cuanto que lo manirroto de sus directores en-
cargados de tal tesis valiéndose solo de su inspiración.

CAPITULO TERCERO

HISTORIA OBRERA FERROCARRILERA EN MEXICO HASTA 1935

I.- LOS PRIMEROS MOVIMIENTOS OBREROS EN MEXICO.

La relación histórica del desenvolvimiento de las ideas modernas en México se ven reflejadas en los diferentes movimientos y cuestiones sociales en nuestro medio. Ya se oía hablar de órdenes obreras organizadas para revelarse contra la impiedad de los gobiernos, pues los acontecimientos de Río Blanco, Nogales y Santa Rosa, a principios de 1907 fueron decisivos y los puntos de partida de la rebelión de las armas obreras fueron sin duda aquella región donde se verifica la primera batalla registrada, cada trabajador dentro de sus posibilidades y cada cual según sus lineamientos entre ellos numerosos obreros tejedores resueltos a todo, menos a rendirse hicieron frente y dieron curso en un solo grito de protesta de la clase trabajadora.

Se puede decir que el resurgimiento de la actividad proletaria no viene siendo, sino hasta principios de este siglo en que se ven los primeros brotes revolucionarios de México.

Dentro del movimiento obrero de México, encontramos que los gremios ferrocarrileros fueron sin duda alguna las más antiguas agrupaciones. LA ORDEN SUPREMA DE EMPLEADOS FERROCARRILEROS, tomó participación en la huelga de mecánicos que se realizó en el ferrocarril central en 1894, más tarde encontramos en Puebla la UNION DE MECANI-

COS MEXICANA, ésta fue fundada el 28 de agosto de 1900, - por Teodoro Larrey, y Silvino Rodríguez, se puede decir - que fue la primera organización de resistencia que llevó a cabo verdaderos trabajos, que vinieron a beneficiar al gremio, más tarde en 1902 se registra el Primer Laudo Arbitral que registra el movimiento obrero nacional y que fue en esta forma satisfactoria para los obreros que habían iniciado la huelga en octubre de ese año, que concluyó en noviembre del mismo. (30).

En Chihuahua se inició por la Unión de Mecánicos Mexicanos, la huelga de julio de 1906, y ésta trajo por consecuencia que se reglamentaran las primeras conquistas para los trabajadores entre ellas la reducción de la jornada de trabajo.

La huelga intentada por los telegrafistas en 1907 - fue solucionada después de las pláticas que sostuvieron los agremiados con la administración del ferrocarril central concertándose así los primeros contratos de trabajo que vinieron a beneficiar a los trabajadores.

Otras conquistas que anhelaba el gremio ferrocarrilero fueron gestándose en la unión de mecánicos pues además de la reducción de la jornada de trabajo ya reglamentada querían que ésta fuese de 8 horas, además el descan-

(30) "Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero" de: Marcelo N. Rodea. México 1943

so semanal así como también La abolición de privilegios - raciales.

A medida que transcurría el tiempo las agrupaciones que se creaban para conseguir los medios para un mejoramiento económico y de las condiciones de trabajo que son los dos principios que rigen la actividad del sindicato, - el desequilibrio social fue contrarrestado por medios de represión de parte de las autoridades y sus principales - líderes fueron enviados a San Juan de Ulúa y a otras cárceles. (31)

Con esto vemos que el derecho de asociación fue incrementándose para conseguir aquel propósito que ha existido siempre como la misma humanidad, por que la lucha - de las desigualdades sociales ha existido siempre.

Otra importante organización de resistencia la creada en 1911 con el nombre de Confederación Tipográfica de México, la agrupación que congrega por primera vez los - más esforzados representantes del proletariado mexicano, - con amplitud de miras fue la Casa del Obrero Mundial.

Varios rebeldes al yugo social impulsados por Juan-Francisco Moncaleano, éste de carácter fuerte y decidido celebraban noche a noche pláticas en casa o en el taller de sastrería de Luis Méndez, éstas reuniones cada vez - - eran más concurridas. Ahora bien, Ricardo y Enrique Flo

(31) Ob. Cit.

Magón, Antonio de Pearaujo, Librado Rivera y Anselmo L. -
 Figueroa exponían a la clase Trabajadora las siguientes -
 palabras; "El Partido Liberal Mexicano, reconoce que todo
 ser humano por el solo hecho de venir a la vida tiene de-
 recho a gozar de todas y cada una de las ventajas que la
 civilización moderna ofrece, por que esas ventajas son el
 producto del esfuerzo y del sacrificio de la clase traba-
 jadora de todos los tiempos. La junta organizadora del --
 Partido Liberal Mexicano ha declarado solemnemente guerra
 a la autoridad, guerra al capital y guerra al clero".(32)

De las reuniones que se organizaban en el taller de
 Luis Méndez, Moncaleano y otros más se documentaban en -
 las obras de Kropotkine y de Max Simón Nordau y de ahí -
 surgió el 15 de julio de 1912, la Casa del Obrero Mundial,
 establecida en la calle de Matamoros 105, y dentro de - -
 ella se establece la Escuela Racional que sigue las doc--
 trinas del español Francisco Juan Ramón etc.- -----
 muerto este fusilado en Montjuich el 13 de octubre en - -
 1909, se le puede considerar como uno de los hombres que-
 han defendido con más decisión la libertad de conciencia-
 y su muerte fue sentida dando margen a la indignación mun-
 dial, tanto en Europa como en América, su doctrina dió -
 origen a otras escuelas Modernas en diferentes países, en
 México con ella se encendían los primeros brotes revolu-
 cionarios en el patrocinio de la Unión de Cantereros.(33)

(32), (33) "Las Pugnas de la Gleba" de:
 Rosendo Salazar, Jose G. Escobedo. México 1923

Así se forjó la idea entre los rebeldes de un bienestar futuro mediato, hasta entonces no sentido, fue esta Institución la que orientó con su escuela la formación de uniones internacionales obreras estas fueron apareciendo y eran el reflejo de la realidad histórica vivida hasta el momento.

La historia nos muestra la formación de todas aquellas Uniones que manifestaban singular entusiasmo reivindicador.

La democracia maderista desconfiaba día a día de la popularidad de los agitadores hasta que tuvo que llevar a cabo por temer más tarde repercusiones de mayor transcendencia para el país, las siguientes medidas, se clausuró la Escuela y al grupo anarquista fue encarcelado con la expulsión de, Juan Fco. Moncaleano esto acontecía en 1912, pero ahora la semilla estaba ya puesta en todos los simpatizadores del que contaba el grupo.

Esta Casa del Obrero Mundial tuvo durante su vida grandes problemas por ser semillero de revolucionarios en el gobierno de Victoriano Huerta surgió una de sus tantas clausuras, en 1914 cuando ésta se encontraba ubicada en Leandro Valle número cinco fue clausurada por orden de Huerta, a la cabeza se encontraba el comisario Ignacio Machorro con un gran número de policías, y a los habitantes de la Casa fueron puestos presos, nos cuenta José G. Escobedo que una vez clausurada fue objeto de un saqueo hur

tando archivos siendo además la biblioteca destruída en su mayoría.

Más tarde con los triunfos del ejército Constitucionalista, el pueblo se desbordaba de júbilo como si presintiera el advenimiento de días mejores y con la retirada de Huerta.

Y así también el 21 de agosto de 1914, la Casa del Obrero Mundial abrió de nuevo sus puertas. (34)

II EL DERECHO OBRERO EN LA CONSTITUCION DE 1917.

El 23 de enero de 1917 fue sometido el dictamen firmado por los señores, Francisco J. Mujica, Enrique Recio, Enrique Colunga y Luis G. Monson al congreso Constituyente que se reunió en la ciudad de Querétaro, dichos dictámenes quedaría consignados en nuestra Carta Magna como derechos económicos sociales del pueblo trabajador.

(34) Ob. Cit.

TITULO SEXTO DE LA CONSTITUCION MEXICANA; del trabajo y de la previsión social:

Artículo 123. El Congreso de la Unión y las Legislaturas de los Estados deberán expedir leyes sobre el trabajo, fundadas en las necesidades de cada región, sin contravenir a las bases siguientes, las cuales regirán el trabajo de los obreros, jornaleros, empleados domésticos, artesanos y de una manera general todo contrato de trabajo:

I.- La duración de la jornada máxima será de ocho horas;

II.- La jornada máxima de trabajo nocturno será de siete horas. Quedan prohibidas las labores insalubres o peligrosas para las mujeres en general y para los jóvenes menores de diez y seis años. Queda también prohibido a unas y otros el trabajo nocturno industrial; y en los establecimientos comerciales no podrán trabajar después de las diez de la noche;

III.- Los jóvenes mayores de doce años y menores de diez y seis, tendrán como jornada máxima, la de seis horas. El trabajo de los niños menores de doce años no podrá ser objeto de contrato;

IV.- Por cada seis días de trabajo deberá disfrutar el operario de un día de descanso, cuando menos;

V.- Las mujeres, durante los tres meses anteriores al parto, no desempeñarán trabajos físicos que exijan esfuerzo material considerable. En el mes siguiente al parto disfrutarán forzosamente de descanso, debiendo percibir su salario íntegro y conservar su empleo y los derechos que hubiera adquirido por su contrato. En el período de la lactancia tendrán dos descansos extraordinarios por día, de media hora cada uno amamantar a sus hijos;

VI.- El salario mínimo que deberá disfrutar el trabajador será el que se considere suficiente, atendiendo a las condiciones de cada región para satisfacer las necesidades normales de la vida del obrero, su educación y sus placeres honestos, considerándolo como jefe de familia. - En toda empresa agrícola, comercial, fabril o minera, los trabajadores tendrán derecho a una participación en las utilidades, que será regulada como lo indica la fracción IX;

VII.- Para trabajo igual debe corresponder salario igual, sin tener en cuenta sexo ni nacionalidad;

VIII.- El salario mínimo quedará exceptuado de em--

bargo, compensación o descuento.

IX.- La fijación del tipo de salario mínimo y de la participación de las utilidades a que se refiere la fracción VI, se hará por comisiones especiales que se formarán en cada municipio, subordinadas a la Junta de Conciliación que se establecerá en cada Estado;

X.- El Salario deberá pagarse precisamente en moneda de curso legal, no siendo permitido hacerlo efectivo con mercancías ni con vales, fichas o cualquier otro signo representativo con que se pretenda substituir la moneda;

XI.- Cuando por circunstancias extraordinarias, deban aumentarse las horas de jornada, se abonará como salario por el tiempo excedente, un ciento por ciento más de lo fijado para las horas normales. En ningún caso el trabajo extraordinario podrá exceder de tres horas diarias, ni de tres veces consecutivas. Los hombres menores de diez y seis años y las mujeres de cualquiera edad, no serán admitidos en esta clase de trabajos;

XII.- En toda negociación agrícola, industrial, minera o cualquiera otra clase de trabajo, los patronos estarán obligados a proporcionar a los trabajadores habitaciones cómodas e higiénicas, por las que podrán cobrar rentas que no excederán del medio por ciento mensual del valor catastral de las fincas. Igualmente deberán establecer escuelas, enfermerías y demás servicios necesarios a

la comunidad. Si las negociaciones estuvieran situadas dentro de las poblaciones y ocuparen un número de trabajadores mayor de cien, tendrán la primera de las obligaciones mencionadas;

XIII.- Además, en estos mismos centros de trabajo, cuando su población exceda de doscientos habitantes, deberá reservarse un espacio de terreno que no será menor de cinco mil metros cuadrados, para el establecimiento de mercados públicos, instalación de edificios destinados a los servicios municipales y centros recreativos. Queda prohibido en todo centro de trabajo el establecimiento de expendios de bebidas embriagantes y de casa de juego de azar;

XIV.- Los empresarios serán responsables de los accidentes del trabajo y de las enfermedades profesionales de los trabajadores sufridas con motivo o en ejercicio de la profesión o trabajo que ejecuten por lo tanto, los patronos deberán pagar la indemnización correspondiente, según que haya traído como consecuencia la muerte o simplemente incapacidad temporal o permanente para trabajar, de acuerdo con lo que las leyes determinen. Esta responsabilidad subsistirá aún en el caso de que el patrono contrate el trabajo por un intermediario;

XV.- El patrono estará obligado a observar en la instalación de sus establecimientos, los preceptos legales sobre higiene y salubridad y adoptar las medidas ade-

cuadas para prevenir accidentes en el uso de las máquinas instrumentos y materiales de trabajo, así como a organi--zar de tal manera éste, que resulte para la salud y la vida de los trabajadores la mayor garantía compatible con - la naturaleza de la negociación, bajo las penas que al - efecto establezcan las leyes;

XVI.- Tanto los obreros como los empresarios ten--drán derecho para coligarse en defensa de sus respectivos intereses, formando sindicatos, asociaciones profesiona--les, etc.;

XVII.- Las leyes reconocerán como un derecho de los obreros y de los patronos, las huelgas y los paros.

XVIII.- Las huelgas serán lícitas cuando tengan - por objeto conseguir el equilibrio entre los diversos factores de la producción, armonizando los derechos del trabajador con los del capital. En los servicios públicos se rá obligatorio para los trabajadores dar aviso, con diez--días de anticipación, a la Junta de Conciliación y Arbi--traje, de la fecha señalada para la suspensión del trabajo. Las huelgas serán consideradas como ilícitas únicamente cuando la mayoría de los huelguistas ejercitaren actos violentos contra las personas o las propiedades, o en caso de guerra, cuando aquellos pertenezcan a los establecimient^os y servicios que dependan del Gobierno. Los obre--ros de los establecimientos fabriles militares del Gobierno de la República, no estarán comprendidos en las dispo-

siciones de esta fracción, por ser asimilados al Ejército Nacional;

XIX.- Los paros serán lícitos únicamente cuando - el exceso de producción haga necesario suspender el trabajo para mantener los precios en un límite costeable, previa aprobación de la Junta de Conciliación y Arbitraje;

XX.- Las diferencias o los conflictos entre el capital y el trabajo se sujetarán a la decisión de una Junta de Conciliación y Arbitraje, formada por igual número de representantes de los obreros y de los patronos y uno del Gobierno;

XXI.- Si el Patrón se negare a someter sus diferencias al arbitraje o a aceptar el laudo pronunciado por la Junta, se dará por terminado el contrato de trabajo y quedará obligado a indemnizar al obrero con el importe de - tres meses de salario, además de la responsabilidad que resulte del conflicto. Si la negativa fuere de los trabajadores, se dará por terminado el contrato de trabajo;

XXII.- El patrono que despida a un obrero sin causa justificada, o por haber ingresado a una asociación o sindicato, o por haber tomado parte en una huelga lícita, estará obligado, a elección del trabajador, a cumplir el - contrato o indemnizarlo con el importe de tres meses de - salario. Igualmente tendrá esta obligación cuando el obrero se retire del servicio por falta de probidad de parte del patrono o por recibir de él malos tratamientos, ya

sea en su persona o en la de su cónyuge, padres, hijos o hermanos. El patrono no podrá eximirse de esta responsabilidad, cuando los malos tratamiento provengan de dependientes o familiares que obren con el consentimiento o tolerancia de él;

XXIII.- Los créditos en favor de los trabajadores - por salario o sueldos devengados en el último año y por indemnizaciones, tendrán preferencia sobre cualesquiera - otros en los casos de concurso o de quiebra;

XXIV.- De las deudas contraídas por los trabajadores a favor de sus patronos, de sus asociaciones, familiares o dependientes solo será responsable el mismo trabajador, y en ningún caso y por ningún motivo se podrán exigir a los miembros de su familia, ni serán exigibles dichas deudas por la cantidad excedente del sueldo del trabajador en un mes;

XXV.- El servicio para la colocación de los trabajadores será gratuito para éstos ya se efectue por oficinas municipales, bolsas de trabajo y por cualquiera otra institución oficial o particular;

XXVI.- Todo contrato de trabajo celebrado entre un mexicano y un empresario extranjero deberá ser legalizado por la autoridad municipal competente y visado por el cónsul de la nación donde el trabajador tenga que ir, en el concepto de que, además de las cláusulas ordinarias se especificará claramente que los gastos de la repatriación -

quedan a cargo del empresario contratante;

XXVII.- Serán condiciones nulas y no obligaran a los contrayentes aunque se expresen en el contrato:

a) Las que estipulen una jornada inhumana por lo notoriamente excesiva dada la índole del trabajo;

b) Las que fijen un salario que no sea remunerador, a juicio de las juntas de Conciliación y Arbitraje;

c) Las que estipulen un plazo mayor de una semana para la percepción del jornal;

d) Las que señalen un lugar de recreo, fonda, café, taberna, cantina o tienda para efectuar el pago del salario, cuando no se trate de empleados en esos establecimientos;

e) Las que entrañen obligación directa o indirecta de adquirir los artículos de consumo en tiendas o lugares determinados;

f) Las que permitan retener el salario en concepto de multa;

g) Las que constituyan renuncia hecha por el obrero de las indemnizaciones a que tenga derecho por accidente del trabajo y enfermedades profesionales, perjuicios ocasionados por el incumplimiento del contrato o por despedirse de la obra;

h) Por todas las demás estipulaciones que impliquen

renuncia de algún derecho consagrado a favor del obrero - en las leyes de protección y auxilio a los trabajadores;

XXVIII.- Las leyes determinarán los bienes que constituyan el patrimonio de la familia, bienes que serán inalienables, no podrán sujetarse a gravámenes reales ni embargos y serán transmisibles a título de herencia con simplificación de las formalidades de los juicios sucesorios;

XXIX.- Se consideran de utilidad social el establecimiento de cajas de seguros populares, de invalidez, de vida, de cesación involuntaria de trabajo, de accidentes y de otros con fines análogos, por lo cual tanto el Gobierno federal como el de cada Estado, deberán fomentar la organización de instituciones de esta índole, para inculcar e inculcar la previsión popular, y

XXX.- Asimismo, serán consideradas de utilidad social, las sociedades cooperativas para la construcción de casas baratas e higiénicas, destinadas a ser adquiridas en propiedad por los trabajadores, en plazos determinados. (36)

Con la ausencia de representantes de la clase trabajadora en el Congreso Constituyente no significó nada para las aspiraciones del desamparado nacional, pues con dos o tres Diputados no considerados como elementos encargados por las masas para llevar sus opiniones y planificarlas dentro del ordenamiento donde forman parte y tienen origen las leyes de los estados estos Diputados, fueron Nicolás Cano y Carlos L. Grasidas, Las ideas expuestas por ambos fueron progresistas y sostuviéndolas las hicieron triunfar, buscando la forma de garantizar el trabajo de los obreros. (35)

En el Título Sexto de la carta fundamental se ocupó del trabajo y de la previsión social predominando en toda las sesiones la tendencia que favorecía a la clase trabajadora, todo esto muy por el contrario al gusto de Don Venustiano Carranza.

Mediante este impulso legislativo se cumplió mejor con el cometido y aunque sea brevemente expondré la parte legislativa y reformista constitucional.

(35) Ob. Cit.

III DECLARACION DE INEXISTENCIA A LA HUELGA DE 1921.

Después de transcurrido un período de Huelgas y Con
flictos en los que hubo intentos de fusilamiento, para al
gunos agremiados, como repercusión en los trabajadores -
ferrocarrileros los sucesos de Cananea, pues la forma en-
que se les tenía en comparación con los trabajadores ex--
tranjeros era considerable, los salarios eran el 50% de -
lo que percibían los americanos, además los trabajos de -
cierta categoría o que requerían cierta preparación eran-
vedados a los nacionales, incluso su aprendizaje esto -
ocurría tanto entre los mineros que fue lo que dió origen
a los movimientos en el mes de junio de 1906 cuando se -
llevó a cabo la huelga en Cananea de la empresa Consolida
ted Copper Company, este movimiento como anteriormente lo
cité, se le considera como el primero en que manifiesta -
su conciencia de clase, los trabajadores mexicanos. Así -
el gobierno temeroso de la repetición de cualquier suceso
como los de Cananea fueron tomando sus medidas, pero era-
imposible detener el contagio de huelga, sobre todo en el
norte del país, y en 1906 hizo crisis la situación entre-
los mecánicos del Ferrocarril Central de Chihuahua, los -
trabajadores notaban la desigualdad entre ellos de los sa
larios, haciéndoselos ver, a sus jefes, también ciertas -
reglamentaciones que consideraban arbitrarias, querían -
que se les reconociera su Unión, al hacer crisis Don Sil-

vino Rodríguez los llevó a la huelga, siguiéndolo los demás trabajadores que estaban en camino uniéndoseles más tarde los mineros de Santa Eulalia, es indiscutible la organización en que se realizó y una vez más mostraba su conciencia de clase ahora en los mecánicos unionistas. (37).

La huelga de 1921 considerada por el Presidente Obregón como carente de justificación teniendo su origen en actos políticos que el Ejecutivo lamentaba, se daría otras pruebas de que carecía de justificación pues durante su desarrollo se habían dado diferentes pretextos cambiando sus peticiones esto sucedía después de que se había decretado el paro, las causas del movimiento se hacían consistir en siete partes que son las siguientes: - Por habérseles negado personalidad a su Confederación. - Por negarse la Dirección a reconocer íntegra a la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana. Por la responsabilidad del Director por no cumplir el Pacto de Palacio firmado el 8 de septiembre de 1920. Por haberse calumniado al Congreso de Sociedades Ferrocarrileras públicamente pues iba contra su prestigio. - Por las violaciones al contrato de las Sociedades Confederadas. Por sembrar la discordia el Ejecutivo Pérez en las sociedades constituidas. Por la falta de protección del personal mexicano, al celebrar contratos con empresas extranjeras.

(37) "Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero" Marcelo. N. Rodea.

Habiéndose celebrado una entrevista con el Presidente de la República General Obregón, ofreció que si se terminara la huelga serían atendidas sus peticiones justas, - y así la confederación prometió volver al trabajo pues - confiaban en que se solucionaría todo y así fue, llevado a cabo el movimiento de 1921. (38)

IV HUELGA DE 1926 - 1927.

Desde el año de. 1926 el Congreso de la Unión, discutía en su seno un Proyecto de Ley que reglamentara el artículo 123, y no fue hasta que el conflicto suscitado por el movimiento huelguístico de los Ferrocarriles Nacionales de México en que por tales circunstancias el Jefe de distrito que concedió el amparo a la Confederación de transportes y Comunicaciones en contra de la Secretaría de Industria, al declarar esta la ilicitud de la huelga, se tuvo que buscar un medio legal con el cual se solucionara el problema, fue así como nacieron La Junta de Conciliación y Arbitraje, esta huelga y la creación de dichas Juntas van ligadas, pues tarde o temprano estas debían de aparecer.

La Huelga, y sus motivos que la originaron; existía en los últimos tiempos en la administración de los Ferrocarriles anomalías de diferentes caracteres, surgidas de situaciones diversas, tales como las violaciones a los (38) Ob. Cit.

contratos de trabajo, destituciones y arbitrariedades para con los trabajadores que pertenecían a la Confederación, recurriéndose a la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, el directivo de esta asentó que de acuerdo con su línea de conducta trazada en su Ministerio se buscaría un arreglo, más tarde lo dió a conocer y no habiendo llenado las disposiciones relativas al Contrato, les pareció a los trabajadores de la Unión de Mecánicos, que lo mejor era dirigirse al Presidente Calles dándosele aviso de huelga, para el 22 de noviembre.

El 8 de diciembre la huelga de mecánicos se extendió a todo el país, pues el Presidente no les concedió el derecho consignado en nuestra Carta Magna.

Después la huelga se volvió general, como Calles no tomó ningún acuerdo conforme a las peticiones de la Confederación, esta tuvo que recurrir al juicio de Amparo reclamando la declaración que sobre la huelga decretada por la C.T.C. había hecho la Secretaría de Industria Comercio y Trabajo y la abstención hecha por el presidente de la República del acuerdo del memorial dirigido por la Confederación.

Fue en el Diario Oficial de la Federación de fecha 17 de septiembre de 1927 cuando se creaban las Juntas Federales de Conciliación y Arbitraje, y con ella nacieron los grupos Uno y Dos que fueron los encargados de conocer de asunto.

Para que fallaran el conflicto, aunque decidieran - en una forma o en otra, en este caso fue para decidir que la huelga era ilícita, y para el 5 de octubre se había - dictado la resolución, podemos decir que precipitada ha-- bía sido esta, y aseguraba que esta no constituía una - verdadera huelga, solo era un abandono de trabajo, y se - sostenía en la substitución de trabajadores llevada a ca- bo por los Ferrocarrileros, pero gracias a ellos todos - los trabajadores y empresas de jurisdicción federal cuen- tan con un Tribunal especializado en resolver sus contro- versias y con ello lleven a cabo sus propósitos. (39)

V LA HUELGA DE 1929 EN EL FERROCARRIL MEXICANO.

Y

LAUDO DEL PRESIDENTE EMILIO PORTES GIL.

Desde el año de 1926, los trabajadores del Ferroca- rril Mexicano, sentían inquietudes, surgidas de los abu- sos que de parte de la Empresa reciben, para protestar,. Los rumores que corrían de que los contratos colectivos - de trabajo iban a quedar nulificados, fue creciendo y di- fundiéndose, pues en esa situación las condiciones y las- garantías que son los objetivos principales de dicho - - acuerdo vendrían a mermarse en perjuicio de los obreros.

Más tarde en 1927 vieron que los rumores que hasta-

(39) Ob. Cit.

entonces se habían percatado creábanse en realidad pues - muchos de los contratos Colectivos de Trabajo fueron - - suspendidos y otros cancelados y fueron cambiados por reglas que no ofrecían ninguna garantía tanto a los trabajadores como a los sindicatos y así los comités y funcionarios locales fueron desconocidos así también los pases para los miembros de las directivas, las vacaciones y descuento en sus pagos. (40)

Toda esta situación fue empeorando cada día pues de parte de los trabajadores las reflexiones que Les proponían a la Empresa eran constantes y por lo tanto desatendidas.

La falta de diálogo que se había estado llevando a cabo sobre el proyecto del contrato colectivo de trabajo de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, esta situación tenía así cerca de tres años y había ya creado el - disgusto entre los Conductores, Maquinistas, Fogneros y Garroteros de Locomotoras, con esos fines el Consejo Confederado, votó la huelga señalándose el 6 de diciembre de 1929.

Se ventiló el asunto ante la Junta de Conciliación y Arbitraje haciéndoselo saber a la Secretaría de Industria y Comercio y del Trabajo.

Por parte de la empresa se comisionó al señor Barro

(40) Ob. Cit.

so este había puesto obstáculos para que mejoraran las relaciones obrero patronales, y en esta ocasión no iba a - cambiar su postura ante ningún Tribunal, además de él estaban los abogados Max Camiro, Tomas Noriega, de parte de los trabajadores estaban; Luis Mayora, Alfredo Navarrete y otros más, además los abogados Antonio Garza Sansores - Jorge Gaxiola Jr., y después de transcurridas varias audiencias en que el señor Barroso estaba renuente a admitir algunas de las peticiones requeridas el disgusto de - tal situación hizo que se buscara el apoyo o la intervención del Señor Presidente don Emilio Portes Gil.

Y el 5 de diciembre de 1929 se creo una Comisión - que se presentó ante el Presidente éste demostró que no iba de acuerdo con la huelga pero que su interés radicaba en la solución del conflicto de una manera satisfactoria para ambas partes, pues al llegarse a la huelga se interrumpía el servicio y paralizarían además todas las industrias accesorias a esta, pero esto era lo que el señor Presidente decía, y otra cosa lo que la Empresa decía, - así siguieron las audiencias cada día menos concurridas y más desanimadas.

El día 6 de diciembre a las 12 horas se abandonó todo trabajo en los Ferrocarriles Mexicanos en toda su línea. (41)

Se cuenta que todo el movimiento fue llevado a cabo
(41) Ob. Cit.

en un orden extremo y con una organización no vista hasta entonces en los últimos movimientos pues además en estos no se había causado ningún tipo de sabotaje ni desorden - en ningún sentido, esto fue admirado por el público que - muchas veces no se interesaban en los conflictos de tipo-laboral así que su reconocimiento fue público y adquirió simpatizantes que no dejaron de hacerlo saber por medio - de los diarios.

El Congreso de la Unión concedió un voto en favor - del movimiento e intervenían para que el señor Presidente les concediera de acuerdo con la Constitución el derecho en ella consignado además designó la Cámara para que prestara sus servicios al Licenciado Praxedis Balboa, todo esto hizo que el Presidente Don Emilio Portes Gil tomara parte en el arbitraje en forma privada y en una forma decisiva procedió a crear el laudo que la solucionara.

Claro que los miembros del Comité General de Huelga, enviaron un escrito al Presidente que estaba fungiendo como Arbitro, en el cual le decían que las causas del movimiento estaban justificadas, y de las cuales nacía el movimiento mismo, además se le pedía la substitución de los señores J.D.W. Holmes, que era Gerente General «C. Luke, - Superintendente de Transportes, y al señor A.R. Barroso, que había contribuido a que el conflicto no se solucionara era indispensable que su presencia iba a ser nociva - en represalia a los trabajadores.

Aclaraban que consideraban la equidad como básica - para que llevaran a cabo el contrato Colectivo de Trabajo celebrado con la Empresa respecto de aquellos obreros que no los tenían y especificaban que se les concedieran en - un plazo de 45 días, y que se debían tomar como validos - los Contratos anteriores al arribo ahí del señor Holmes.

Pedían que se llevaran a cabo las deducciones de - cuotas sindicales a lista de raya de la empresa pues era una conquista meramente Ferrocarrilera.

Así el 18 de diciembre, fue dada la resolución del conflicto, con gran júbilo de parte de los obreros pues - en su mayoría el pliego de peticiones había sido resuelto favoreciéndolos, un júbilo único se reflejaba en los rostros de los obreros que se había reunido en el edificio de la Alianza, así se regularizó la marcha de las agrupaciones obreras, servidoras del Ferrocarril Mexicano.(42)

Además se creó un Considerando que considero de importancia, y se refiere a los puntos del debate relativos a la declaración de licitud o ilicitud de la huelga.

"Que los sindicatos son los fieles guardianes de - los Contratos Colectivos de Trabajo, y que es lícito que vayan a la huelga en defensa de esos Contratos porque en el último término es el único medio que tienen de hacer--

(42) Ob. Cit.

los respetar cuando las violaciones son sistemáticas y - tan numerosas que transtornan las relaciones entre el capital y el trabajo".

"Que el Gobierno tiene obligación de dar garantías a los trabajadores para que ejerciten un derecho, como el de la huelga, mientras no se declara la ilicitud del movimiento, no permitiendo que se substituya o trate de substituir a los huelguistas".

"Se condena a la Empresa del Ferrocarril Mexicano, a pagar a los trabajadores que fueron al movimiento de huelga, pertenecientes a las agrupaciones que se mencionan al principio de esta parte del Laudo, los salarios correspondientes a los días que holgaron hasta la fecha en que el presente laudo dispone la reanudación de los trabajos. PUNTOS RESOLUTIVOS COMUNES A LO FALLADO EN EL PRESENTE LAUDO PARA TODAS LAS ORGANIZACIONES DEMANDANTES.

Primero.- Una vez resuelto el conflicto en la forma y términos del presente laudo, todos los elementos huelguistas reanudarán las labores suspendidas en los Ferrocarriles Mexicanos, el día de mañana, 19 de diciembre a las 6 horas en que se declara terminado el conflicto de huelga." (43)

(43) Ob. Cit.

VI. IMPORTANTE LAUDO DEL GENERAL LAZARO CARDENAS
EN EL AÑO DE 1935.

Hasta ahora he venido señalando la trayectoria de los diferentes movimientos obreros huelguísticos que considero de importancia, dentro de la institución de los Ferrocarriles Nacionales, todos ellos de una manera o de otra van contribuyendo a la unidad y mejor entendimiento entre las partes para llevar a cabo mejor sus funciones.

Otro de los conflictos que se registraron en esas fechas fue el suscitado en el Ferrocarril Mexicano la Empresa tenía pensado cambiar los talleres que estaban establecidos en Orizaba para Apizaco, esto lógicamente traería disgustos entre los obreros que no creían que el cambio les favoreciera, además de que el personal se iba reducir, además de otras circunstancias que venían a empeorar las relaciones como era la falta de la correcta interpretación a el Contrato Colectivo de Trabajo pues este sufría violaciones; además de no pagarse el salario mínimo de parte de la Empresa, así que decidieron anunciar la huelga para que empezara haber arreglos con la Empresa pidiendo que esta cancelara el cambio proyectado, que se les pagara el sueldo mínimo, y que las cláusulas del Contrato que había sido violadas fueran reparadas.

Tan situación era igual en los Ferrocarriles Nacionales, las constantes violaciones al Contrato Colectivo -

ESTADÍSTICA GENERAL
1935

de trabajo, iban aumentando la inquietud entre los trabajadores, y en muchas ocasiones con el cambio de Ejecutivos en la Empresa esperanzaban que tuvieran término las dificultades existentes, pero esto nunca sucedía, pues al inicio de sus funciones albergaban las mejores intenciones de llegar a un arreglo, y más tarde eran estos movidos por el grupo que se encargaba de controlar sus funciones, y en lugar de resolverse venía a empeorar la situación. (44)

Fueron celebrándose juntas entre diferentes grupos con el objeto de sacar un pliego petitorio en el cual se especificara la inmediata resolución a sus demandas, tanto de carácter económico como las violaciones tanto a la Ley como a el Contrato Colectivo y se debía incluir una petición sobre responsabilidades para los oficiales.

Y con el mismo objeto el Comité Ejecutivo General que estaba integrado por Alfredo Navarrete, Pedro Soto Moreno, Samuel Ortega Hernández, decidieron hacer una revisión general de los problemas y así pedir a la Empresa su resolución.

El 12 de septiembre de 1934 fueron entregados los pliegos al Presidente de la República, al Presidente de la Comisión Reorganizadora de los Ferrocarriles así como también al señor Cabrera que fungía como Presidente Ejecu
(44) Ob. Cit.

tivo de los Ferrocarriles.

Al iniciarse las pláticas se veía la posición del señor Cabrera muy lejos de querer un entendimiento, y fue el mismo quien paso el problema para que fuera analizado por la Junta Directiva y que luego entabló el diálogo con los representantes sindicales, siendo su deliberación respecto a las demandas económicas negativa.

Así que con estos resultados se adaptó un plan, el de la huelga y con ese motivo se solicitó la intervención como arbitro de el Presidente de la República General Lázaro Cárdenas y después de haberse documentado, y habiendo escuchado a los representantes sindicales para después emitir su resolución.

El Laudo dado por el Presidente no fue del entero agrado de los trabajadores, aunque en el aspecto sindical se les concedieron ventajas a las Organizaciones dando fin a las hostilidades que hasta entonces existían, por el lado económico se les otorgó la cantidad de cinco millones y medio de pesos anuales, con esto se aumentaba el presupuesto, además de la indemnización de ciento sesenta mil pesos en concepto de daños y perjuicios que tuvo que pagar la empresa.

Se resolvió que respecto a la solicitud del Sindicato de que se le considerara dentro de la Ley en el caso de la contratación colectiva, aún cuando una parte de las especialidades se separara, pues siempre se le considera-

ba como representante siempre y cuando el mismo controla a la mayoría de los trabajadores de la Empresa, así se encontró que no es contrario a dicho Laudo ni a la propia Ley ni va contra el Derecho Consuetudinario, pues dado caso el Sindicato está para representar los intereses de la clase trabajadora.

Después de haber sido presentado el Laudo, fue llevado para su análisis y para su estudio ante el Ejecutivo General que tenía al frente a Alfredo Navarrete, y por medio de él se notificó la aceptación del Laudo, pues aun--que no respondía a todas las peticiones formuladas por la Comisión daba a el Sindicato un digno lugar dándole más - aún las ventajas económicas que mucho vinieron a favore--cer a los obreros que recibían sus salarios fuera del - - sueldo mínimo, además el señor Presidente nombró una comisión para que con mayor calma y estudio se discutiera los puntos sobre las Bases Generales, las Particulares de cada especialidad, las violaciones al Contrato e incluso a la Ley del Trabajo. Fue como de una manera satisfactoria el General Lázaro Cárdenas dió por terminado dicho con- - flicto. (45)

(45) Ob. Cit.

VII NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES.

Como en todas las épocas la Historia registra, y nos da una versión de las situaciones que en cada momento atraviesa y cambia por acontecimientos, diversos acontecimientos que en el ramo del trabajo llegan a tener una repercusión en los conglomerados, de la industria, la agricultura, la minería, es decir todo lo que viene a contribuir al adelanto económico y social de los países; no se puede negar que en este aspecto la función de los Ferrocarriles es la de prestar un servicio social por excelencia.

Las graves crisis económicas, mundiales suelen tener repercusiones en todos los países y en las industrias de ellos, así en México en el año de 1932 los Ferrocarriles se vieron afectados por una de esas crisis económica, esta se había iniciado desde hacía tres años, y la consecuencia era palpable en la reducción de los ingresos dentro de esta institución, y la forma en que estos venían a menos era en los fletes y en el número de pasajeros que descendían en grandes proporciones fue con la ayuda del Estado como pudo sobrepasar los lamentables acontecimientos.

Hacia 1933 la situación fue cambiando en forma favorable, y los ingresos empezaron a aumentar y esto vino a acelerar el desarrollo material del país, en ese año y los siguientes, hasta que se logró un nivel en los ingre-

sos hacia 1936, y esto no solo sucedía en el campo económico sino también en todas las ramas del transporte ferroviario.

Después de una etapa como la que había pasado y seguida después por un auge económico, y al frente de la política al Presidente Cárdenas se dejan ver los propósitos de contar con un sistema de transporte ferroviario - que fuera propiedad de la Nación, que contribuyera al desarrollo del país, al expropiarlos por causa de utilidad pública los bienes que aún estaban en manos de accionistas privados, y pasarían a ser utilizados por el Estado - lográndose así la plena nacionalización. (46)

La marcha de la Empresa siempre fue independiente - al Estado, pues aunque fuera el mayor poseedor de las acciones nunca intervino como administrador, durante el gobierno de Limatour este había cuidado al crear los Ferrocarriles de que no tuviera ninguna intervención. Además - con su nueva intervención dejaría de garantizar las obligaciones contraídas por la Empresa.

Las intenciones del Presidente Cárdenas eran planificar mejor el desarrollo económico del país por medio de los instrumentos de producción para satisfacer las necesidades de la población. El presidente argumentaba las siguientes razones por lo cual fue tomada esta medida, que venía a tomar parte en la transformación del medio económico
(46) Ob. Cit.

mico de la Nación, y que son las siguientes; -que la naturaleza de la compañía ha impedido orientar su actuación en el sentido de procurar primordialmente el beneficio social, y por igual razón el Gobierno Federal no obstante su carácter de principal accionista, ha tenido que considerar a la empresa como entidad privada para el efecto de exigirle el estricto cumplimiento de las disposiciones legales.-

Por otra parte se creía en la conveniencia de que la unificación de las líneas nacionales, bajo el control del Estado así vendrían a unírsele las que estaban en construcción por acuerdo del Presidente Cárdenas además todas aquellas que se encontraban bajo la denominación "Líneas Férreas de México" que tenía bajo su cargo el de la adquisición, construcción, explotación de toda clase de líneas férreas sus accesorios y equipos.

Para los fines deseados se requería del control de los Nacionales por el gobierno y así se le permitiera mejorar el servicio, con una nueva reestructuración pues la evolución del País requería de una actualización en todas aquellas industrias que eran afines al desarrollo y que debían marchar al igual que las demandas sociales y económicas lo requerían.

Fue en junio de 1937 cuando estando reunida la Tercera Convención del Sindicato Ferroviario, cuando el Presidente Cárdenas dió a conocer el acuerdo por el cual ex-

propio la participación privada en la propiedad de los Ferrocarriles Nacionales, realizando la nacionalización completa de los mismos. El acuerdo se publicó en Diario Oficial de la Federación de los Estados Unidos Mexicanos.- - (47).

Todo era parte de un estudiado plan que venía a poner fin a los vicios y deficiencias del sistema, así estas medidas darían solución a efecto de organizar el manejo de las líneas férreas, y que el anhelo nacional de progreso requería de que la red de comunicaciones prestara un mejor servicio y se ampliaran construcciones de nuevas vías que se reclamaban con urgencia.

En cuanto a la situación de los acreedores que tenía la Empresa se enunció que la medida no les ocasionaría ningún problema pues se cubrirían sus créditos dentro del límite que correspondiera al valor real de los bienes que pasen a ser propiedad del Estado.

En el Considerando sexto dice: que esta medida será respaldada con firmeza por todos los elementos nacionales de trabajo de producción y de comercio, así podrá el Gobierno salir avante de un propósito y quedar posibilitado para atacar con éxito la rehabilitación de las citadas líneas, el mejoramiento de las mismas y la construcción de otras muy importantes pues existen regiones fértiles -

(47) Ob. Cit.

que por falta de comunicación no han entrado a tomar parte en la unidad económica nacional y por consecuencia permanecen fuera del beneficio de la cultura.

Por las consideraciones expuestas y que fueron las tomadas como básicas y con el apoyo de Los artículos 1o.- fracción I y IX, 2o, 3o, 10 y 19 de la ley de expropiación de 23 de noviembre de 1936, tuvo a bien acordar:

PRIMERO.- Por causa de utilidad pública se expropia en beneficio de la Nación los bienes pertenecientes a la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México S. A.

SEGUNDO.- La presente declaratoria se publicará en el Diario Oficial.....

TERCERO.- En su oportunidad y conforme al artículo 7o. de la citada Ley de Expropiación, se tomará posesión de sus bienes expropiados y con intervención de la Sria. de Comunicaciones y Obras Públicas y de Hacienda y Crédito Público, se entregarán al organismo que se establece.

CUARTO.- La Sria. de Comunicaciones y Obras Públicas procederá como corresponda a efecto de que en los términos previstos por la Ley de Expropiación y con la intervencción de la Sria, de Hacienda y Crédito Público, quede fijado el importe de la indemnización que será a cargo del Gobierno Federal.

La medida fue ovacionada por todos los sectores, -

pues en los diferentes diarios surgían declaraciones de - aprobación de importantes organizaciones en todo el país. A excepción de los ferrocarrileros sindicalizados que repentinamente se encontraban desorientados, pues además en ese tiempo había determinado expedir el Estatuto Civil y sin saber su contenido los trabajadores Ferrocarrileros - pensaban que se les consideraría como trabajadores del Es tado, y por conclusión vendrían a perder las conquistas - obtenidas en los Contratos Colectivos de Trabajo.

Los comités organizaron unas sesiones para acordar - cual iba a ser su posición, se logró controlar la situa - ción y acordó estudiar el Estatuto Jurídico de los Traba - jadores al Servicio del Estado, y que contenía ventajas - de la Ley Federal del Trabajo, además que en realidad la - Empresa siempre había sido administrada por el Estado so - lo que respetándose los derechos de los trabajadores.

En las sesiones de la Cámara de Senadores se le - - brindaba aprobación al Presidente Cárdenas y el senador - Soto Reyes hizo una declaración al respecto planteando la situación de las líneas nacionales y de los beneficios - que reportaba la expropiación, en cuanto a las entrevis - tas concedidas a los trabajadores de parte del Presiden - te el cual les había ofrecido entregar a ellos la adminis - tración del sistema: Creo que si los Ferrocarriles van a ser administrados por los obreros, este es el primer paso que el gobierno ha dado para la nacionalización de todos -

aquellos servicios que sean empleados y necesarios para la sociedad.

Días más tarde el Gobierno Federal creó el Departamento Autónomo de Ferrocarriles como administrador de las Líneas Nacionales, y debería llevar a cabo la ampliación-construcción y perfeccionamiento del sistema, quedando como jefe el señor Antonio Madrazo. Este es el comienzo de la etapa de la Administración Obrera y así fue como lo declaró el Presidente que los trabajadores ferrocarrileros no pasarían a ser servidores del Estado sino que seguirían rigiéndose por los efectos del contrato Colectivo de Trabajo y por la Ley Federal del Trabajo.

En mayo de 1938 es cuando oficialmente es creada la Administración Obrera. Durante el inicio de esta administración se empezó a tener dificultades con el equipo que se encontraba en muy mal estado debido a su antigüedad así como también todo lo accesorio a ella que en realidad eran anticuadas y debía recurrirse a su reanudación esto era por una parte pero por otra se dejaba ver lo difícil que era para los obreros la actitud del Sindicato-- pues en sí tenía un doble papel; el de defender los intereses de los trabajadores y como administrador de la Empresa esto resultaba un grave problema.

Con la devaluación del peso mexicano frente al dólar debido a maniobras financieras de parte de las Compañías Petroleras pues había llegado a ellas la Expropia-

ción, se veían en dificultades de solventar todos los gastos incluso los que había dejado pendientes la administración anterior. Con todos estos acontecimientos el Congreso de la Unión en diciembre de 1940 declaró desaparecida la Administración Obrera siendo substituída por el organismo que es actualmente como organización descentralizada, fue esta el resultado de una iniciativa enviada por el Presidente Manuel Avila Camacho.

La comisión que dictaminó tal declaración, decía al respecto que la falta de una buena organización desde la fundación de los Ferrocarriles y de una racional explotación que en realidad contribuyera al progreso económico del país habían sido la causa de que no se llevara a cabo el prestar un mejor servicio público, pues además, las vías trazadas desde su origen no favorecían para que llevara a su fin la Empresa sus operaciones. (48)

(48) Ob. Cit.

CAPITULO CUARTO

EL TRABAJO FERROCARRILERO Y LA LEGISLACION OBRERA

I.- DISPOSICIONES GENERALES: La exposición histórica que he presentado de los Ferrocarriles y de sus diversos movimientos obreros por los que ha pasado, obedecen a un motivo u objeto, el de determinar el momento de su nacimiento tanto en México como en el mundo, y la ayuda tan grande que vino a dar a la Industria satisfaciendo así las modernas necesidades de nuestra población ningún otro medio de transporte dió crecimiento al desenvolvimiento material de la Nación y al mejor aprovechamiento de sus recursos naturales que los Ferrocarriles.

Bien ahora lo que me interesa es hablar de la relación de trabajo que vino a dar lugar a un estatuto Especial para su reglamentación debido a que las innumerables peculiaridades del servicio así lo requerían, con esta fuente de trabajo de los Ferrocarriles se vieron favorecidos en sus aspectos políticos, económicos y social diferentes naciones y las repercusiones que tuvieron en materia de trabajo fueron de gran trascendencia.

II.- EL TRABAJO FERROCARRILERO CONSIDERADO COMO PARTE DE LA REGLAMENTACION ESPECIAL DE LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO. El organismo que formaron los ferrocarriles llegó a ser tan grande que las relaciones obrero patronales se vieron urgidas de una reglamentación especial fue así como el legislador pretendió, hacer una reglamentación propia de los ferrocarriles es decir un régimen aplicable al trabajo ferrocarrilero, así se dió origen en la-

Ley a los Principios Generales, dándose además como principal vía de solución a los problemas surgidos de la relación del trabajador con la Empresa a un Contrato Colectivo de Trabajo.

Esta reglamentación está clasificada, dentro de los regímenes particulares en la gran llave que encierra el Derecho Obrero Mexicano.

En la Nueva Ley Federal del Trabajo, en su título - Sexto Capítulo I. Artículo 181 dice al respecto: "Los trabajos especiales se rigen por las normas de este título y por las generales de esta Ley en cuanto no las contraríen. Agregan los Lic. Alberto y Jorge Trueba, el objeto de reglamentar determinados trabajos en particular, es proteger efectivamente a los trabajadores que prestan dichas labores, dada la naturaleza peculiar del servicio, - por lo que las normas consignadas en este Título respecto a los trabajos especiales; en la inteligencia de que en lo general les son aplicables las normas de esta Ley, - siempre y cuando no contraríen las disposiciones de este Título. En caso de duda deberá prevalecer la interpretación más favorable al trabajador. (49)

Al estatuirse nuevas normas especiales a los trabajadores de autotransportes, de maniobras en los puertos,-

(49) Nueva Ley Federal del Trabajo de:
Lic. Alberto Trueba Urbina.
México 1971.

de agentes de comercio, vendedores, viajantes deportistas, profesionales, actores y músicos, se confirma una parte - de nuestra Teoría Integral" en el sentido de que el artículo 123 de la Constitución político- social de 1917 no - solamente contiene normas protectoras del trabajo humano - en el campo de la producción económica y fuera de este, - comprendiendo obreros, jornaleros, empleados, domésticos, artesanos sino a todo prestador de servicios, ya sea abogado, médico, ingeniero, técnico, taxista etc. no en función de la naturaleza expansiva del derecho del trabajador sino por disposición expresa del mencionado precepto-Constitucional. La Nueva Ley omitió reglamentar el trabajo de los empleados bancarios, penados y otros de características especiales que tendrán que regirse por las normas generales de la misma. (50)

III.- POBREZA DEL CAPITULO DEL TRABAJO FERROCARRILERO. - Basta el dar una pequeña ojeada al Capítulo referente o en el que se encuentra reglamentado el trabajo ferrocarrilero en la Nueva Ley Federal del Trabajo para darnos cuenta de su escaso contenido las normas que incluye la Ley - fué el resultado de la solicitud que de ella hicieron tanto los trabajadores como la Empresa, pero la solución de los diversos problemas que surgen en tales relaciones se encuentran y la Ley nos remite al Contrato Colectivo de Trabajo, el abarca todas aquellas especialidades que exis

(50) Ob. Cit.

ten en el desempeño de las labores, para llevar a cabo la función de los ferrocarriles que es vital para la vida económica del país.

El Contrato Colectivo de Trabajo fue creado como resultado de la voluntad de ambas partes trabajador y empresa, pues en un Ordenamiento de tipo general como lo es la Ley Federal del Trabajo, era imposible que el legislador se percatara y reglamentara todas aquellas relaciones de tan variadas especialidades como las que presenta el Trabajo Ferrocarrilero.

IV.- ANALISIS DE LOS ARTICULOS 246, 253. El Artículo 246 que a la letra dice: "Los trabajadores ferrocarrileros deberán ser mexicanos." es el que inicia la Reglamentación del Trabajo Ferrocarrilero en el Capítulo de los Trabajos Especiales, considero que es sin duda uno de los cuales ha venido a satisfacer las demandas de los trabajadores en materia social ya que en el proyecto de reformas a la Constitución de 1857 fué donde se discutió y se deliberó el articulado necesario para garantizar los derechos de los trabajadores en la Ley.

La organización que insistió más porque fueran incluidas en la Constitución de 1917 normas protectoras para los trabajadores fué la Gran Orden de Maquinistas, conductores, Fogoneros y Garroteros. Anteriormente se había llevado a cabo en 1908 la Primera Convención Nacional de una organización, de resistencia mexicana, en la que se -

acordó la reducción de horas de trabajo, abolición de privilegios raciales, que la jornada diaria fuera de ocho horas, exigir el descanso semanal etc. (51)

Todo esto tenía su origen en las injusticias de que eran objeto los trabajadores ferrocarrileros.

Desde principios de siglo los trabajadores mexicanos eran objeto de discriminación, pues solo eran utilizados para los trabajos más duros, y de escasa importancia. Se creía que eran incapaces de desempeñar los trabajos reservados a los americanos.

Al iniciarse la huelga del Ferrocarril Internacional, fué necesario, reemplazar el personal extranjero durante el conflicto por trabajadores mexicanos. Mucho influyó el buen desempeño del personal mexicano que dió lugar, a amplios comentarios, pues se tenía considerado a el americano como un hombre que en su ambiente desde pequeño era rodeado de maquinaria, y que el buen desempeño de sus funciones se debía a su mucha práctica y, al grandes adiestramiento en el manejo de las fuerzas industriales modernas. (52)

Los nacionales demostraron que eran capaces de asimilar, los trabajos inherentes, a la más complicada tarea de una industria superior.

(51) "Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero" de:
N. Rodea.

(52) Ob. Cit.

Cabe señalar, que unido a la discriminación del trabajador mexicano se presentaba, la desigualdad bastante grande respecto de los salarios. Con el pretexto de que el mexicano no podía desempeñar los trabajos que los americanos desempeñaban se les asignaba un sueldo que ni proporcionalmente era justo, ya que aquellos les era liquidada su jornada, en moneda extranjera.

Esta serie de injusticias que se cometían en perjuicio directamente del trabajador mexicano hizo que este se fuera uniendo para protestar y así reclamar la igualdad de derechos. (53)

A raíz, de la huelga que anteriormente cité y de la creación de grupos dispuestos a competir, creemos que vinieron en gran parte a determinar que el congreso Constituyente de Querétaro satisficiera, las demandas ante él presentadas.

Sobre el artículo 255 de la Nueva Ley Federal del Trabajo, que a la letra dice: "NO ES VIOLATORIO DEL PRINCIPIO DE IGUALDAD DE SALARIOS LA FIJACION DE SALARIOS DISTINTOS PARA TRABAJO IGUAL, SI ESTE SE PRESTA EN LINEAS O RAMALES DE DISTINTA IMPORTANCIA. Como una breve nota, citaré que el origen de dicho principio "PARA TRABAJO IGUAL DEBE CORRESPONDER SALARIO IGUAL SIN TENER EN CUENTA SEXO NI NACIONALIDAD" lo encontramos entre las primeras

(53) Ob. Cit.

conquistas de mucha transcendencia para los trabajadores del país después de haber sido iniciada una huelga en los talleres de Chihuahua, dirigida por la Unión de Mecánicos, con fecha Julio de 1906 que aún cuando fué reprimida en un principio logró grandes beneficios para satisfacer al gremio. (54)

Siendo importante su estudio para saber en que forma puede beneficiar o perjudicar a el trabajador que esto último creo que sería imposible dado el carácter proteccionista de la Ley.

Encontramos en el Manual de Aplicación a la Nueva Ley Federal del Trabajo del Lic. Baltazar Cabazos Flores un comentario al respecto que a la letra dice:

El Lic. Carlos Mariscal distinguido maestro Universitario que laboró por muchos años en los ferrocarriles, estima que el Artículo 253 que previene que no es violatorio del Principio de Igualdad de Salarios la fijación de salarios distintos para trabajo igual si este se presta en líneas o ramales de diversa importancia es anticonstitucional ya que el trabajo es el mismo independientemente de la importancia que tenga la línea o ramal de que se trate. Estimamos que tiene razón dicho Jurisconsulto.

Como se examinará más adelante en efecto, se puede prestar a confusiones pero que un análisis a fondo-

(54) Ob. Cit.

demuestra que no hay tal. Por los datos que enseguida se aportan, se verá que en el fondo no se viola ni aún el precepto constitucional en el que se asienta el mismo principio, ya que, como trataré de demostrar, no se trata de ninguna manera de trabajos iguales, porque si por igualdad entendemos unas mismas condiciones que no cambien que sean estáticas, entonces sí procede aplicar la letra del Principio" pero si dicho trabajo no es igual ni en calidad ni en responsabilidad etc. entonces nos debemos atener al espíritu de la Ley y no a su contexto formal, si no queremos cometer grandes injusticias.

Creo que es necesario su análisis y encuentro circunstancias especiales para ello, como son las siguientes:

El Artículo es aparentemente anticonstitucional, lo creo así, pues si lo examinamos más detenidamente, vemos que un mismo trabajo desempeñado por diferentes obreros puede acarrear más responsabilidad para aquel que lo presta en alguna línea de gran importancia y que unido a esto la responsabilidad es mayor, en comparación con aquel que opera en un ramal de menor importancia.

De manera que si puede ser lógico lo que dice el dicho Artículo 253 de La Nueva Ley Federal del Trabajo, al decir que no se afecta el principio de igualdad, cuando ya no hay igualdad en la responsabilidad, -como es en el caso que menciono- ni igualdad en la importancia del lugar donde se esta operando, sobre todo si se trata de una

línea de intenso tránsito, de gran responsabilidad en com
paración con aquel ramal de distinta categoría.

Se puede ver el problema en otro ejemplo; cuando un mismo trabajo sea desempeñado en diferentes zonas, es más difícil y las condiciones de eficiencia también cambian - en estas zonas que tienen climas inclementes resultado - este, de la naturaleza y esto sin tomar en cuenta que - además del clima estas zonas presentan más difícil las ma
niobras debido a la sinuosidad del terreno, que aquellas - otras en que sea más benigna la naturaleza en favor del - trabajador.

Este ejemplo se da en los Trenistas que operan dentro del sistema, como sucede en el Estado de Veracruz; - bien, aquí encuentro que no se puede hablar de igualdad, - porque claramente no existe tal igualdad en las condiciones de eficiencia - en particular - de que nos habla el - artículo 86 de la Nueva Ley Federal del Trabajo que dice - así:

A trabajo igual, desempeñado en puesto, jornada y - condiciones de eficiencia también iguales, debe corresponder
salario igual.

Y agrego: ¿Debe..... mayores? salario el trabajador que labora en condiciones de eficiencia inferiores, que - aquel que desempeña sus labores en condiciones de eficien
cia mayores.

Un trabajador al que se le proporciona herramientas

y útiles de trabajo, en malas condiciones, debe desarrollar un esfuerzo superior para poder producir la misma cantidad, que aquel trabajador al que se le proporciona herramientas y útiles de trabajo en buenas condiciones y el que desde luego su producción la realiza con un esfuerzo físico y tal vez mental inferior.

Creo que es perfectamente factible que se presenten estas situaciones, y de las cuales ya se ocupó la Nueva Ley Federal del Trabajo, fijando salarios distintos para trabajos iguales.

Volviendo al Artículo 253, trae un comentario que considero importante, COMENTARIO: Esta disposición es peligrosa, pues no obstante que se cubre aparentemente su inconstitucionalidad, su aplicación ligera puede entrañar serios perjuicios a los trabajadores.

En el caso de los trabajadores ferrocarrileros, han tomado tal disposición para lograr más beneficios a el trabajador, que trabaja en las circunstancias antes indicadas, creando salarios diferentes para aquellos trabajos que aparentemente son iguales, pero que ya lo he hecho notar, son solo iguales aparentemente.

De cualquier forma la aplicación de estas normas es independiente ya que en todo caso debe aplicarse el estatuto más favorable para el trabajador.

Siendo la Legislación Laboral, legislación de inte-

gración social en beneficio de los trabajadores y con normas de carácter proteccionista lleva así su función de reivindicatoria.

V.- LOS PORTEROS Y SUS HORAS DE DESCANSO.- Quiero hacer unas observaciones a una situación un poco confusa que se presenta en los trabajadores de los Coches Dormitorios, me refiero a los que están bajo la denominación de Porteros, tal situación se da concretamente en aquellos porteros que desempeñan sus labores en el servicio de México a Ciudad Juárez, en dicha corrida, los "Porters" pasan dos noches a bordo, prestando desde luego sus servicios específicos, para sus descansos se les da un período de las 10 p.m. a las 6 a.m. o sea que respectivamente cada Portero que lleva cada coche le corresponden un período de cuatro horas cada noche, y son dos noches las que pasan en servicio.

De estas horas de descanso no reciben remuneración alguna.

En cuanto se refiere a las horas de descanso la Cláusula 615 del Capítulo IV del Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre la agencia de Coches Dormitorios de F.F.C.C. y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana -dice:

El tiempo de servicio para cada viaje será computado como continuo desde la hora que se fije a los trabaja-

dores para tomar y dejar sus carros hasta la hora en que deban relevarse del servicio, exceptuando las horas de descanso durante la noche que serán con un máximo de cuatro horas para la primera noche y de seis para las subsecuentes, pudiendo este tiempo ser reducido de acuerdo con las necesidades del servicio en algunas corridas. Estos descansos se efectuarán entre las 10:00 p.m., y las 6:00 a.m. Cuando por las necesidades del servicio los trabajadores no puedan tomar el descanso señalado en esta cláusula, los Conductores estarán obligados a hacer las anotaciones necesarias calzadas con su firma, justificando el tiempo no descansado, el cual será pagado como tiempo extra. Cuando el descanso sea menor de una hora, no se hará ninguna deducción del tiempo continuo.

Como vemos aquí se puede decir que no se viola ninguna disposición ya que claramente lo dice dicha cláusula al asentar que puede ser reducido el tiempo de descanso de cuatro horas cada noche en vez de ser de cuatro horas para la primera noche y de seis para las subsecuentes de acuerdo con las necesidades del servicio respecto de algunas corridas.

Pasando a el otro punto que asenté he encontrado en la Nueva Ley Federal del Trabajo en el Capítulo II referente a la Jornada de Trabajo, un artículo que se contrapone con lo dispuesto en la cláusula antes mencionada y dice así: Artículo 64; Cuando el trabajador no pueda sa-

lir del lugar donde presta sus servicios durante las horas de reposo o de comidas, el tiempo correspondiente le será computado como tiempo efectivo de la jornada de trabajo.

Dicha disposición da oportunidad a el trabajador de mejorar dicha situación, recurriendo a las Juntas de Conciliación y Arbitraje para hacer valer sus derechos, reclamando las horas de descanso que no le son pagadas, ya que es perfectamente notoria la circunstancia en que estos trabajadores de los Coches Dormitorios no pueden abandonar el lugar donde prestan sus servicios, incluyendo para completar dicha irregularidad anotaré lo que nos dice al respecto el Artículo 3o. Transitorio;

Los contratos individuales o colectivos que establezcan derechos, beneficios o prerrogativas en favor de los trabajadores, inferiores a los que les concede esta Ley, no producirán en lo sucesivo efecto legal, entendiéndose substituídas las clausulas respectivas por las que establece esta Ley.

Los contratos individuales o colectivos o los convenios que establezcan derechos, beneficios o prerrogativas en favor de los trabajadores, superiores a los que esta Ley les concede, continuarán surtiendo sus efectos.

Por lo consiguiente si toma en cuenta el trabajador el importante sentido de estos artículos puede hacerlos-

valer ya que es la reglamentación de la Nueva Ley Federal del Trabajo la que con su carácter eminentemente reivindicatorio le da esa posibilidad.

Una vez más vemos que no solo en las relaciones laborales sino también en el campo del Proceso Laboral, las Leyes del Trabajo están de hecho protegiendo y tutelando a la clase trabajadora, y en su defecto el Poder Judicial Federal, viene a suplir las quejas que en un momento dado no fueran hechas por el trabajador. -Artículo 107 Frac- -ción 11 de La Constitución.

PRINCIPIOS DE UNA POLITICA
ECONOMICA FERROVIARIA COMUN PARA LOS PAISES
DE LATINOAMERICA.

Fue en 1968 fecha en que se realizó en Santiago de Chile, el Primer Seminario sobre Estadísticas, Contabilidad y Costos Ferroviarios, organizado este por las Naciones Unidas por medio de la C.E.P.A.L. y con la colaboración de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles. Y a partir de esa fecha se inició la idea de crear un estrechamiento en materia ferroviaria con los países Latinoamericanos.

Después de un estudio de nuestras autoridades en el ramo sobre los principios y propósitos de la A.L.A.F. se decidió su ingreso en dicha asociación.

Ahora para crear esa política económica ferroviaria se instó a todos los países que componen dicha organización a que pusieran atención sobre los principales conceptos que les servirían de bases. (55)

Se señala como principal objetivo hacer que los gobiernos desarrollen una política en transportes que lleven como objetivo la equidad y una adecuada coordinación entre los medios y que además esté destinada a regular la competencia y a fijar condiciones de tarificación tales - que den a los usuarios oportunidad de escoger, el medio - de transporte cuyo costo, a nivel de la colectividad sea mínimo. Dicha política tendrá que enlazar a través de diversos gobiernos, normas comunes de tipo general.

(55) "Estadística Ferroviaria Nacional" S.C.T. 1969.

CONCLUSIONES

1.- Es razonable que la situación de los ferrocarriles y la supervivencia de ellos requieran de una buena política del Estado, pues es deseable que haya coordinación en los criterios básicos que le rigen, y que sin duda deben contribuir a una mejor organización en sus inversiones de los diversos medios de transporte, para así evitar esfuerzos inútiles en perjuicio de la economía del país.- Podría decirse que los ferrocarriles pueden ir al frente de un plan integral en material de transportes.

2.- Creo que el considerar a los ferrocarriles como un importante patrimonio de La Nación debe estar al día en sus aspectos técnicos, es decir la modernización en ellos es imprescindible, con la aplicación y adaptación de las innovaciones que ofrece la técnica moderna, vendría a dar un mejor servicio a la sociedad, además estas innovaciones requeridas para cualquier otro medio de transporte serían de mayor costo.

3.- Es absolutamente necesario que el gobierno haga público y efectivo su apoyo a los principios generales en materia de comunicaciones, ya que, por una parte, estos han sido quienes más énfasis han puesto en algunos principios de integración de transporte; en seguida porque -

es el único camino para que cada empresa o corporación de cualquier tipo pueda operar eficaz y armoniosamente en su zona, ya que es la única base real en que se pueda fincar un mejor nivel de vida.

BIBLIOGRAFIA.

- Castorena, J. Jesús: Manual de Derecho Obrero, cuarta edición, México 1964.
- Cabazos Flores, Baltazar: Manual de Aplicación a la Nueva Ley Federal del Trabajo.
- Fuentes Díaz, Vicente: El Problema Ferrocarrilero en México, Edición del autor, México 1951.
- Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana: Contrato Colectivo de Trabajo, y Contrato Colectivo de Trabajo: Celebrado entre la Agencia Coches Dormitorio Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.
- Rodea, N. Marcelo: Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero, México 1890 - 1943.
- Salazar, Rosendo y Escobedo José G.: Las Pugnas de la Gleba, Editorial Avante, México, 1923.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes: Estadística Ferroviaria Nacional, México, 1970.
- Trueba, Urbina Alberto y Trueba Barrera Jorge: Nueva Ley Federal del Trabajo, 7a. Edición, Editorial Porrúa, S. A. México 1971.

- Trueba Urbina, Alberto: Nuevo Derecho Procesal del Trabajo. Editorial Porrúa, S. A. México, 1971.
- Trueba Urbina, Alberto: Nuevo Derecho del Trabajo, Editorial Porrúa, S. A. México, 1970.
- Trueba Urbina, Alberto: Diccionario de Derecho del Trabajo, México, 1957.
- Trueba Urbina, Alberto: La Evolución de la Huelga, México, 1950.
- Trueba Urbina, Alberto: El Nuevo Artículo 123, México, - 1967.
- Vera, E. Antonio: La Pesadilla Ferrocarrilera Mexicana, - Guadalajara, Jal. 1943.
- Villafuente, Carlos: Ferrocarriles, Fondo de Cultura Económica. México- Buenos Aires. Primera Edición 1959.
- Von Humboldt, Alejandro: Ensayo Político sobre la Nueva - España. México, D. F.