

Antecedentes del movimiento ferrocarrilero y huelga de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, 1921

Este documento procede del Archivo General de la Nación Ramo Departamento del Trabajo, año 1921. Legislación, proyectos e iniciativas de ley sobre materia obrera e industrial. Ficha 1548, expediente 889.



DE ROSENDO MAURY, 1ª DE LERDO NO. 17, MÉXICO, D.F., A RAFAEL ZUBARÁN CAPMANY, SECRETARIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TRABAJO. (México, D.F., enero 31 de 1921.)

Respetable señor ministro:

Con fecha 15 de diciembre próximo pasado, me dirigí al C. presidente de la república, manifestándole que tengo una idea, la cual, convertida en ley, podría resolver el problema obrero. Como el propio primer magistrado se sirvió indicarme, en carta fecha 17 del actual, que me dirija a la Secretaría del digno cargo de usted presentándole el aludido proyecto, ahora, en consideración a lo indicado por el citado funcionario, con todo gusto me permito enviarle la repetida iniciativa para que, si usted lo estima conveniente y tras de un estudio concienzudo, se acepte lo que de bueno y útil se encuentre en ella.

He creído oportuno, para ilustrar el atinado criterio de usted, hacer historia, al principio del citado documento, acerca de la iniciación y desenvolvimiento del unionismo en México, así como de los fines que en diversas épocas ha perseguido. Al efecto, hago mención de los trabajos con que he contribuido eficientemente a la organización de sociedades ferrocarrileras, desde el año de 1887 hasta el presente.

Como justa identificación de mi experiencia al respecto, diré a usted que comencé a trabajar con el carácter de fogonero de patio el año de 1887 en Monterrey, N.L., desempeñando subsecuentemente el puesto de fogonero de camino y maquinista durante veinticuatro años; como inspector de maquinistas un año; superintendente general de locomoción desde septiembre de 1915 hasta abril de 1917 en los Ferrocarriles Constitucionalistas, y desde esta última fecha hasta diciembre de 1917 fungí como gerente general de los ferrocarriles de Tehuantepec y Pan-Americano, administrados por el gobierno federal; durante todas esas épocas, de los diversos trabajos presentados por mí en pro del mejoramiento del elemento ferrocarrilero, haré mención especial del proyecto que sirvió a la administración del general Díaz para la mexicanización de los ferrocarriles, cuya obra no pudo terminarse por cambio de régimen y tocó al gobierno del señor Madero la conclusión de este asunto. En el año de 1918, presenté un proyecto a los Ferrocarriles Nacionales, para

la implantación del departamento de seguros de guerra sobre las mercancías que son transportadas en dichas líneas, el que ha producido pingües utilidades a los mismos ferrocarriles.

Hoy, al presentar a usted la iniciativa para solucionar el problema obrero, lo hago desinteresadamente y con el deseo ferviente de cooperar, con mis humildes esfuerzos, ante el gobierno actual, a fin de acabar, de una vez por todas y de una manera justa y equitativa, con las serias dificultades existentes entre el capital y el trabajo.

Considero indispensable hacer a usted la siguiente aclaración: la forma que propongo se adopte en este particular, es el fruto de un pleno conocimiento que, práctica y minuciosamente, he adquirido, por haber desempeñado puestos como dignatario en diferentes sociedades del gremio ferrocarrilero, lo que me dio ocasión para conocer y sentir a fondo la idiosincrasia, aspiraciones y necesidades del elemento trabajador, pues no escapará a su recta observación que las sociedades ferrocarrileras han marchado siempre a la vanguardia de todas sus similares, y que aquéllas han constituido un ejemplo para que todas las demás progresen, siendo pues en ese gremio donde el problema se presenta en circunstancias más delicadas y trascendentales, y donde deben primeramente implantarse las medidas que encierra mi aludido proyecto, toda vez que así seguramente se podrá conjurar, en gran parte, el peligro de un conflicto internacional que a menudo amenaza a México.

Si es necesario el concurso personal de mi parte, estoy dispuesto en lo absoluto, a acudir a cualquier llamado de usted, y aprovechando esta oportunidad para ponerme a sus órdenes, quedo suyo afmo. atento y seguro servidor.

ROSENDO MAURY [Rúbrica]

EL UNIONISMO OBRERO EN MÉXICO

La primera sociedad ferrocarrilera mexicana, organizada en la república, se fundó en Laredo, Tamps., en el año de 1887, por un pequeño grupo de obreros que ocupaban puestos inferiores o, por mejor decir, de garroteros, fogoneros, telegrafistas de estaciones de 3er. orden, etc., en la línea ferroviaria construida entre dicho lugar y el

puerto de Carneros al sur de Saltillo, Coah. El origen de esta sociedad estribó en la necesidad urgente de que el gremio ferrocarrilero mexicano se constituyera en un núcleo sólido y fraternal para obtener justamente ascensos, por medio de la elevación de su idoneidad y para contrarrestar las tendencias de las sociedades ferrocarrileras americanas que controlaban los puestos más remunerativos en el repetido camino de fierro, y que impedían sistemáticamente el adelanto y progreso de los nacionales.

Como los principales funcionarios del referido ferrocarril pertenecían a dichas corporaciones, denominadas *Order Railway Telegraphers*, *Order Railway Despatchers*, *Brotherhood of Locomotive Engineers*, *Order Railway Conductors*, *Railway Clerks* y *Brotherhood Locomotive Firemen*, apoyaban por todos los medios que su autoridad les permitía, aun llegando a la arbitrariedad, las tendencias de sus coasociados, lo que imposibilitó que la agrupación mexicana tuviera éxito en sus minas y el fracaso ocurrió en breve tiempo, perdiendo los directores de ésta las colocaciones que poseían en tal empresa y disgregándose, por ende, la sociedad.

En el año de 1889 se creó otra sociedad ferrocarrilera mexicana en San Luis Potosí, con mayores elementos, pues para esta fecha ya estaba conectada en San Felipe Torres Mochas la vía férrea del norte con la del sur, y el personal ferrocarrilero mexicano era más crecido, aunque ocupando todavía puestos de baja categoría. Como también las sociedades americanas aumentaron su contingente, trabajaron con renovada actividad para evitar, a todo trance, que los mexicanos abordaran puestos como maquinistas, conductores, despachadores de trenes, maestros mecánicos, etc. La lucha entre ambos conglomerados fue más vigorosa, pero sin ningunos resultados para el elemento mexicano que se vio imposibilitado, por segunda vez, para continuar bregando, y la disolución de esta liga vino a determinar un nuevo fracaso.

En 1898 se organizó otra sociedad ferrocarrilera en Monterrey, N.L., en la que el suscrito fungió como vicepresidente general. Esta agrupación logró la substitución del personal americano por mexicano en el ferrocarril de Monterrey al Golfo, coronando así sus patrióticos esfuerzos. Las sociedades extranjeras, empero, continuaron intrigando para destruir esta sociedad, lo que consiguieron al cabo de un corto tiempo, destituyendo de sus empleos a los que encabezaban la agrupación. Como esto desconcertó a los afiliados, la destrucción de la misma vino *incontinenti*.

El año de 1899 fue iniciada la Unión de Mecánicos Mexicanos, en Puebla, Pue., la que, hallándose en un ambiente más propicio, prosperó rápidamente y abrió sucursales en los centros ferrocarrileros en la república donde existían talleres de importancia. Asimismo y subsecuentemente, nacieron la Unión de Caldereros Mexicanos, que instaló su matriz en la ciudad de Aguascalientes, la Unión de Forjadores Mexicanos, la Unión de Carpinteros y Pintores, la de Moldeadores, etcétera.

Estas agrupaciones, por el contacto frecuente y mutuo que sus numerosos miembros tenían por laborar en los mismos centros, se fortalecieron y pusieron en juego mayores energías para lograr la eliminación de los extranjeros quienes, aún para tal fecha, actuaban como pañeros, mecánicos, mayordomos y maestros mecánicos en los talleres de los ferrocarriles.

En 1904 fue organizada en la estación de Banderilla, F.C. Interoceánico, División de Jalapa, la Gran Liga de Ferrocarrileros Mexicanos, la que encontró apoyo decidido

entre el elemento ferrocarrilero que había pertenecido a instituciones anteriores y que, a pesar de sus esfuerzos, no consiguieron éxito en sus fines. Así es que desde luego, ese numeroso contingente correspondió solícito y estableció sucursales en la mayor parte de las poblaciones donde existían centros ferrocarrileros de significación, llegándose a contar con más de 10,000 socios esparcidos en todo el territorio. Como la lucha se intensificó entonces, fue indispensable recurrir a todos los medios posibles para triunfar en los trabajos en pro del mejoramiento del ferrocarrilero mexicano; mas el enemigo anglosajón, preparado como siempre para ahogar los anhelos de los nacionales, constantemente provocaba a estos últimos, con maniobras malintencionadas, a efecto de que asumieran una actitud violenta, como motín o represalias, que el gobierno reprimiera con dureza.

En vista de que la situación era sumamente seria para los obreros nacionales, y deseando evitar trastornos a nuestro país, el suscrito que a la sazón fungía como presidente de la sucursal número 5 de la Gran Liga en Monterrey, N.L., que comprendía en su radio de acción mil y tantos adeptos, inició un proyecto que, posteriormente, sirvió para la mexicanización total de los ferrocarriles y que consistía en el establecimiento de una ley que apoyara e impulsara el adelanto de los trabajadores que, preparados en conocimientos y conforme a derecho de escalafón, ocuparían puestos de acuerdo con su competencia. Para que la pericia de los obreros fuera lo más rápida posible, se prevenía en el citado proyecto el establecimiento de escuelas para enseñanza técnica y la distribución de manuales instructivos en idioma español. Este fue el método más eficaz que pudieron aprovechar los ferrocarrileros mexicanos para desempeñar cargos de maquinistas, conductores, despachadores de trenes, maestros mecánicos, etcétera, amén de que era un creciente peligro para la nación en general el que las vías de comunicación estuvieran en manos de extranjeros inveteradamente tiránicos y egoístas.

Por las razones anteriormente expuestas, o sea que los norteamericanos provocaban, indirectamente, al personal mexicano, el director de la Gran Liga, señor Félix C. Vera, se exasperó y por una dificultad en la División de San Luis, declaró una huelga general. Como esta actitud del señor Vera fue calificada de imprudente por el personal ferrocarrilero del norte, éste reprobó tal proceder, dispersándose la Gran Liga y reorganizándose en otra forma, recibiendo como título Unión de Maquinistas y Conductores Mexicanos. La matriz se instaló en México, D.F., quedando al frente como presidente general el señor Felipe Pescador. Los trabajos de esta agrupación y de otras similares culminaron en la fundación de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras en el año de 1908, siendo designado para dirigirla el propio señor Pescador. Por causas de índole política, vino el desquiciamiento y la desaparición de esta última entidad.

En el año de 1909, el personal que aún se conservaba unido por vínculos de asociación en esta metrópoli, hizo gestiones ante el C. licenciado José Ives Limantour para que la mexicanización continuara verificándose y las que consistieron en algunas conferencias entre la comisión de los ferrocarrileros presidida por el repetido señor Pescador, y el referido letrado con su carácter de presidente de la Junta Directiva de las Líneas Nacionales, recabándose el siguiente Acuerdo: que se establecieran auditores de trenes y telegrafistas copiadoreos mexicanos en las oficinas de despachadores. Esta disposición disgustó sobremedida

a los americanos, despachadores de trenes, quienes tras de infructuosas tentativas encaminadas a que se cancelara la orden del señor licenciado Limantour, se declararon en huelga, siendo substituidos por personal mexicano, instruido atinada y suficientemente por el señor Pescador, que ya ocupaba, para entonces, el empleo de jefe de despachadores en esta capital.

El año de 1911, el personal ferrocarrilero del norte, reorganizó la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, la que diligentemente instaló sucursales en los principales centros del ramo; Unión que hasta la actualidad está en ejercicio y forma parte de la Confederación Ferrocarrilera, recientemente establecida en la ciudad de México. El subscrito desempeñaba en dicho año el puesto de Comité General de Ajustes por maquinistas y fogoneros en la república y, en vista de que la revolución de Pascual Orozco, en la zona septentrional, tomaba incremento, alterando lamentablemente la tranquilidad de la nación y hasta cegando algunas de sus fuentes de riqueza, la Unión de referencia prohibió con entusiasmo la idea propuesta por el subscrito, de organizar delegaciones de paz que recorrieran la república entera, celebrando conferencias pacifistas, animadas únicamente por patriotismo y suscritando manifestaciones para encauzar la opinión pública a favor del gobierno del señor Madero. Estas delegaciones tuvieron éxito en su cruzada, pues el pueblo, inclusive el elemento trabajador, casi unánimemente se inclinó del lado del gobierno, y éste sofocó la rebeldía orozquista, economizando una gran cantidad de vidas y dinero. Además, el gremio instituyó un cuerpo de ferrocarrileros para que cooperaran con el Ejército Federal a extinguir la facción orozquista. Muchos de estos auxiliares se sacrificaron en aras de la salud del país, mérito que imprimió un marcado sello de honor y de cumplimiento del deber a su memoria, guardada fielmente por los que palparon tan generoso rasgo y que aún sobreviven.

La misma Unión, para corolario del papel digno que presentó entonces, reemplazó poco tiempo después, en sus labores, al personal ferrocarrilero americano por nacional, cuando el primero presentó una petición al Ejecutivo Federal, en el sentido de que éste ejecutara un contrato con los americanos para que permanecieran en sus quehaceres por cinco años forzosos. Como esta pretensión no convenía aceptarla, pues implicaba un estancamiento en la condición económica de los ferrocarrileros mexicanos, desde luego se resolvió substituir o cesar a los extranjeros, realizándose de este modo la mexicanización de las vías de comunicación. Así, el gobierno remedió la humillación a todas luces irrazonable que los ferrocarrileros estadounidenses hacían a nuestros conciudadanos en nuestro propio terreno, relegándolos a las tareas más ínfimas, cual si fuesen parias.

Todos los trabajos y triunfos obtenidos por las sociedades ferrocarrileras mexicanas, fueron publicados ampliamente por la prensa, lo que sirvió de estímulo a las otras masas obreras del país, para que a su vez se organizaran y sindicalizaran, y cuyas aspiraciones entrañaran el mejoramiento moral y material de sus componentes. Como ya no existía enemigo extranjero contra el cual concentrar sus fuerzas, orientaron de preferencia éstas contra el capital, demandando aumento de salarios y demás ventajas a que creen tener opción legal. Estas peticiones las presentan hoy en día, y en la mayor parte de los casos en tono amenazador e intransigente, de tal manera que para resolver estos conflictos, ha tenido el gobierno la necesidad de

fungir de árbitro, procurando aplicar procedimientos que concilien los intereses de ambas partes.

El H. Congreso Constituyente, reunido en la ciudad de Querétaro en 1917, promulgó la Constitución que actualmente rige, la que sienta principios según los cuales el elemento trabajador está amparado y preservado por el Estado de todo aquello que mengüe su lícito bienestar o lesione su dignidad de gente civilizada; pero no precisa los límites de sus postulados, ni consigna la forma en que deben ser aplicados definitivamente; verbigracia, la participación en utilidades de una negociación. Los trabajadores, interpretando erróneamente el espíritu de la ley, se han excedido en el uso de las libertades que ella les ha concedido. De los muchos ejemplos que yo podría citar para comprobación de mis apreciaciones, hablaré del muy reciente, de la huelga promovida por la Orden de Telegrafistas Ferrocarrileros, quienes intentaron poner en práctica actos de sabotaje, destrozando el material telegráfico a efecto de impedir el trabajo libre y conseguir la satisfacción de sus exigencias; expediente que la justicia ha fijado como delictuoso.

Las administraciones que han venido ejerciendo el poder público en México indudablemente han alimentado los mejores deseos de elevar la condición de los trabajadores, y hasta han sido magnánimas en muchas de las faltas que éstos han cometido. Los anhelos legítimos del proletariado han cristalizado, pues, bajo el aspecto de aumento de jornales, reducción de horas de trabajo y otras consideraciones debidas a la intervención de la Junta de Conciliación y Arbitraje. Esta oficina siempre ha procurado reconocer y dar la razón de parte de quien sea merecedor; pero, sin embargo de tan loables procedimientos, el problema continúa en pie, porque aún no se ha implantado una medida definitiva que sujete, como valladar, las actividades desplegadas por los agitadores que aprovechan la psicología, fácilmente sugestionable y arrebatada de las multitudes proletarias, para fines astutamente diversos a los de aliviar las necesidades de éstas, ya que en su ánimo existe el propósito deliberado de fomentar aquellas dificultades o sacudimientos que les proporcionen un gaje substancial, sin importarles las consecuencias que su conducta traiga consigo a un país como el nuestro que, inconcusamente, requiere la inversión de capitales para que las riquezas de su suelo, muchas de ellas aún vírgenes, rindan una producción que robustezca la vitalidad y poder de la nación. Esos líderes, envanecidos con una demagogia pedantesca que se basa en la relativa anemia intelectual del pueblo, defecto tan marcado en México; que carecen de las nociones más lógicas de derecho y hasta del sentido común del respeto social, se obstinan en introducir costumbres repudiadas por la civilización contemporánea o que denotan demasiada procacidad, como son el anarquismo, el sabotaje, las manifestaciones de fuerza, etcétera.

Librar a las clases laborantes de todo aquello que obstruya su dignificación, dote con que la democracia moderna trata de levantarlo del cieno vil en que a través de los siglos han yacido: he aquí la gran cuestión que toca a las altas autoridades y a los legisladores del país, evacuar en términos tan doctos, dentro de la relatividad de las circunstancias, que por sí solos condensen un ciclo y un timbre de gloria para sus autores. ¿Será factible? No sólo es factible, sino hasta sencillo el arreglo de tan interesante materia. A cada momento vemos el organismo nacional en peligro de gangrenarse con éste o aquel desorden; las huelgas, los paros y las clausuras de fábricas, industrias y negocios de varios géneros, constituyen

uno de los motivos que preocupan y que afligen a la patria. Dijérase que los malos mexicanos son morbos que debilitan los músculos y el cerebro de la nación; pero como en los individuos una sola idea original puede vencer, y de hecho vence a los morbos, mediante los actos volitivos, restablecimiento de armonía del conjunto y el equilibrio, necesarios para una fructífera actuación en el mundo. Hay pues que imponer a toda costa, perseverantemente, entre nuestras diversas esferas sociales, la disciplina; sí, la disciplina que regulariza las funciones de cualquiera colectividad. Esta cualidad radica en la previa educación; pero, a despecho de los pesimistas, es susceptible de surgir en el alma de un hombre, si interviene una esperanza, una promesa o un premio por su moral proceder.

LAS HUELGAS Y SUS RESULTADOS

La ley, al declarar ajustada a sus preceptos la separación de una o varias personas de cualquier trabajo, cuando no convenga a los intereses de éstas la permanencia en el mismo, ha conceptuado implícitamente que ejercen una prerrogativa lícita, la que se define como huelga, siempre que dichos individuos tengan una causa o fundamento que no viole las excepciones señaladas en el mencionado código. En todo caso, nunca faculta a las colectividades ajenas a tal incidente para que secunden el movimiento por afinidad de ideas o compromisos de solidaridad; verbigracia: los estibadores de Veracruz se presentaron en huelga recientemente, exigiendo su mejoramiento en diferentes formas; los ferrocarrileros que trabajan en las líneas del Mexicano e Interoceánico, a pesar de no tener nada que ver con aquellas dificultades, tomaron parte en el movimiento, que todavía es de efectos en extremo perjudiciales para la nación.

Desde luego, se advierte que en las últimas huelgas en que han participado gremios distintos, se ha incurrido en una imprudencia, tanto más atentatoria cuanto mayor es el entorpecimiento que sufre la marcha vital de la sociedad. Estas anomalías solamente pueden desaparecer especificando en las leyes del trabajo, con más claridad cómo deben ejercer el derecho de que se trata las clases laborantes que quieran apoyar a un grupo de huelguistas.

El huelguista, en lo general, aun llegándose a un arreglo satisfactorio, jamás se rehace de las pérdidas que la suspensión en sus labores le ha reportado, aunque ésta haya sido por un corto lapso de tiempo; de lo que se deduce que el uso de ese derecho es todavía anómalo y quizá, a la larga, contraproducente. El gobierno, celoso de que se respeten y garanticen los derechos, tanto del capital como del trabajo, debería dictar leyes que, sin lastimar los intereses de ambas partes, determinaran un acercamiento y entendimiento recíprocos. La creación de estas cláusulas surtiría los efectos ansiados, sin desvirtuar la esencia de los artículos consignados en la Constitución de 1917.

LABOR DE LOS PATRONOS

Los patronos, que han estado pendientes de las actividades desarrolladas por los obreros para constituirse en sindicatos a fin de, por medio de la unión, lograr la satisfacción de sus demandas, no han podido menos de reaccionar y escudarse con análogas armas, es decir, confederándose para prestarse mutua ayuda y oponerse en todas las controversias que promueven sus operarios o empleados. En lo general, los capitalistas suponen que, autorizados por la

Constitución para integrar bloques, pueden defenderse, sosteniendo una de sus partes afectadas, aun entrometiéndose, visible u ocultamente, en aquellos casos que atañen a uno solo de ellos; valiéndose de los mismos procedimientos que utilizan los obreros al abrigo de la ley, como son los paros en las negociaciones, con objeto de que éstos, privados de sus ocupaciones, desistan de sus pretensiones o se quebranten sus esperanzas de cualquiera especie y que no convenga a los patronos aceptar o satisfacer. Esto, como es de comprender, se presta a cometer presiones disimuladas, circunstancia que hace aparecer como sin solución de continuidad las contiendas entre ambos importantes factores.

Podría citar, como prueba de la exactitud de mi juicio, la simultaneidad de acción de la mayoría de propietarios de minas y, por otro lado, de los de fábricas de hilados y tejidos en diferentes estados.

INJERENCIA DE LÍDERES EXTRANJEROS EN SINDICATOS MEXICANOS

Ultimamente, en virtud de que el movimiento social en México ha tomado proporciones notables, basado en sus propios elementos para su adelanto y que ha llegado a adquirir algún poder, los líderes extranjeros han visto una oportunidad para, mediante promesas de cooperación y fraternidad, incorporar nuestras agrupaciones a otras establecidas más allá de nuestras fronteras. La experiencia práctica nos ha demostrado que los extranjeros, casi sin excepción, tan sólo tratan de utilizarnos como instrumento ingenuo para sus futuros planes de conquista absorbente, cosa que entraña un peligro en el mecanismo autónomo de nuestra república. ¿Y quién puede negarnos que estos líderes estarán en aptitud de desviar, tarde o temprano, los derroteros de nuestras sociedades? Siendo irrefutable esta reflexión, es oportuno que antes que tales actividades tomen un cariz formal, se opongan las prudentes medidas que sugiero por medio de mi proyecto, que sin incitar caprichos en las clases laborantes, producirán los efectos apetecidos.

PROYECTO DE LEY

Artículo único

Todas las empresas agrícolas, comerciales, fabriles, mineras y ferrocarrileras establecidas en el país, que para su administración y explotación utilicen un número de empleados y obreros no menor de cien personas, se constituirán en sociedades, de acuerdo con el Código de Comercio vigente, dividiendo su capital social en acciones nominales.

I. El número y valor de tales acciones serán proporcionados al total que represente el capital que gire el propietario o propietarios fundadores, al constituirse la sociedad.

II. Las acciones a que se contrae el inciso anterior, estarán divididas así: un 60% (sesenta por ciento), propiedad previa de los primitivos dueños de la empresa y el 40% (cuarenta por ciento) restante, para ser suscrito en exhibiciones periódicas por los empleados y obreros que trabajen en la misma.

III. Las acciones reservadas a los obreros y empleados serán cubiertas con el 10% de los sueldos que éstos disfruten, semanaria, decenal, quincenal o mensualmente, según el sistema de pago que use la negociación.

IV. Los certificados de las referidas acciones serán entregados a los empleados y obreros, hasta que éstos hayan enterado totalmente el precio respectivo, con los depósitos parciales del 10%, de que trata el inciso III.

V. Únicamente el personal de una negociación que perciba sueldos o salarios mayores de tres pesos diarios, queda comprendido en la presente ley.

VI. El obrero o empleado que después de haber cubierto totalmente una o varias acciones que esté por consecuencia considerado ya como accionista y que, por convenir a sus intereses, renuncie y se separe de su quehacer, dejará de ser accionista desde luego, recobrando inmediatamente el valor de las acciones que haya suscrito, inclusive sus utilidades de accionista hasta el día de su separación; siempre que las haya habido en la empresa, que al efecto, mostrará al interesado, si lo solicita, la contabilidad que lleve conforme al Código de Comercio.

VII. Para constituir sociedades de la índole mencionada, el gobierno ejercerá una discreta vigilancia por conducto del Departamento del Trabajo y Previsión Social, que dedicará expertos comisionados para que valoricen la propiedad mueble e inmueble y demás elementos de la negociación, para que presencien balances generales e intervengan, asimismo, en la fijación de los precios de las acciones de que se componga la nueva sociedad.

VIII. Si el obrero o empleado resultare inutilizado en el desempeño de sus faenas, o incapacitado definitivamente para volver al servicio, quedará sujeto a lo prescrito en el inciso XIV del Artículo 123 Constitucional, devolviendo sus acciones a la compañía y recibiendo, en cambio, el importe de las mismas, así como las utilidades que le correspondan, si las hubiere, como se comprobará por el balance último hecho por la compañía.

IX. Toda negociación que gire un cuantioso capital que abarque distintos ramos, de los que, para su administración y explotación, unos no requieran la concurrencia de operarios o empleados y otros sí, por producir objetos mercantiles, efectuar beneficios industriales o elaborar determinado artículo que forme parte de la explotación general del negocio; se independizarán estos últimos departamentos para formar sociedades autónomas, cada una con el personal respectivo, en la proporción de que hablan el primer párrafo e inciso II del presente artículo.

X. Todo accionista, trabajador, que en el desempeño de sus obligaciones en la empresa correspondiente, cometa alguna falta que amerite su destitución como obrero o empleado, será expulsado así que la asamblea de accionistas lo acuerde; en el concepto de que se considerará como una de tantas faltas, el que un socio, empleado u obrero, negocie con las acciones que posee.

Implantado este proyecto primeramente en los ferrocarriles que están bajo la administración del gobierno, se obtendrán innumerables ventajas que no deben pasar desapercibidas ante el recto criterio de los altos funcionarios del país.

I. Siendo el personal ferrocarrilero el que ha servido de ejemplo para que se oriente todo el elemento obrero de la república, como ya he explicado en el exordio de este escrito, es en aquel donde debe comenzarse por aplicar la nuestra ley.

II. Como uno de los problemas que más preocupan al gobierno es el de que parte de las acciones y abonos ferrocarrileros están en poder de extranjeros, de hecho se facilita su resolución con la cooperación de los ferro-

carrileros mexicanos para recuperar tales documentos, pagando a sus citados tenedores la cantidad y premios que representen hasta el día que se recojan, y así terminar con este compromiso que puede dar margen a violentas reclamaciones.

III. Siendo el personal trabajador de los ferrocarriles tan numeroso, su ingreso a la nueva sociedad podría adquirir un cariz patriótico, por motivo de que, formando parte de las negociaciones propietarias, en defensa de sus ahora propios intereses, vigilaría con el celo requerido que éstos fueran respetados y podría llegarse al grado de que, de acuerdo los trabajadores accionistas y la federación, coadyuvarán aquellos con cuerpos armados para resguardar las vías de comunicación, evitando con ello hasta las hazañas latrofaciosas, máxime que continuamente se ponen en contacto con las diversas marcas del país.

IV. Al formar parte como accionistas los obreros o empleados de cualquiera empresa, esto implicaría un enorme paso a la cultura general y el encauzamiento de nuestras clases populares en una vía halagüeña y ascendente; inculcándoles un espíritu, desconocido desgraciadamente entre nosotros, de empresa y economía. A mayor abundamiento, se trata de algo novedoso y concordante que las razas europeas, no obstante su avanzada civilización, no han descubierto o practicado todavía.

V. Esta iniciativa tiende muy especialmente a lograr que se conserve incólume la mexicanización de los ferrocarriles. Al efecto, como los obreros y empleados serán accionistas, aun devolviendo las líneas a sus antiguos dueños, éstos no podrán, so pena de violar la ley, substituir al personal accionista por otro extraño.

VI. Poseyendo el gobierno, como posee, la mayor parte de las acciones de las líneas nacionales, desde luego puede designar la cantidad necesaria para acomodarlas entre el gremio trabajador de tal sistema, mientras recobra, paulatinamente, las que obran en manos de extranjeros.

VII. Muchos hombres de empresa y de dinero hace tiempo están a la expectativa acerca de cuál será la conducta que nuestro gobierno adoptará para solucionar el problema económico aquí; y al saber que encontrarán una franca garantía en sus intereses con la valiosa y honrada cooperación de los obreros, etc. para el engrandecimiento de sus diferentes negocios, *incontinenti* eligirán a nuestro territorio para campo de sus futuros planes de operaciones.

VIII. Podría citar otras muchas razones, de absoluta evidencia, pero creo que éstas saltan por sí solas a la vista del buen entendimiento de las personas que se consagren a la noble tarea de estudiar este punto.

CONVENIENCIAS PARA LOS PATRONOS

Los patronos obtendrán ventajas sorprendentes al aceptar sin ambages a sus obreros y empleados como accionistas de sus respectivas empresas, toda vez que cada uno de éstos contribuirá con espontáneo ahínco, a la prosperidad del negocio al que se haya vinculado; procurando que su trabajo sea fructífero y desapareciendo amonestaciones y fútiles condiciones que en la actualidad malogran más de una empresa. Igualmente velará cada quien, en su esfera de acción, porque el orden y la moralidad sean rigurosamente observados en el centro comercial o fabril en que actúa. Confirma este juicio el caso muy reciente,

puesto en práctica en una forma de inusitado y hábil altruismo, por el señor Carlos B. Zetina, en la fábrica de calzado de su propiedad denominada "Excelsior", donde, como complemento de las buenas relaciones que observa con sus subalternos, deposita en éstos toda su confianza y tácitamente han desaparecido las desavenencias que tan escandaloso auge han tomado en otros círculos.

VENTAJAS PARA LOS OBREROS Y EMPLEADOS

La introducción de estas medidas constituye una etapa evolutiva, social y económica; el roce de obreros y empleados con patronos y con otras esferas o individuos, será lógicamente más digno y humanitario; las nuevas organizaciones, como semillas, fecundarán el suelo patrio, creando un original cooperativismo que eliminará del mismo, definitivamente, las prédicas disolventes y demagógicas; defectos estos últimos que germinan en nuestro organismo por la psicología impresionable del pueblo; circunstancia, sin embargo, que sería aprovechada para cautivar la voluntad de los habitantes del país en favor de mi proyecto. Las reformas que de este modo beneficiarán al pueblo, elevarán su condición moral, intelectual y material. Moral, porque bajo el acaicete de sus óptimas perspectivas, modificará sus hábitos de apreciar las cosas; intelectual, porque una corriente interminable afluirá a su cerebro, de cierta manera aletargado, engendrando una inteligencia autóctona; y material, porque regido por el nuevo sistema, huirá de los vicios que le pierden y atenderá más liberalmente al bienestar de la familia.

Al fijar tres pesos diarios como mínimo a los empleados y obreros que han de ser socios de una negociación, no he olvidado que probablemente muchos de los que ganen emolumentos de dos pesos diarios o poco más, sin llegar a aquella cuota, pudiesen aspirar también a disfrutar de las prerrogativas consignadas en este documento. Este punto lo resolverán los mismos accionistas-trabajadores, de acuerdo con los patronos y el resto de obreros y empleados aún no accionistas de cualquiera empresa; pues si el obrero, verbigracia, gana dos pesos por ocho horas de trabajo, podría consentir en laborar más horas y percibir, por ende, lo suficiente para tener opción a ser socio.

En cuanto a los peones, quedarán amparados con el establecimiento de salarios mínimos por el Departamento de Trabajo y Previsión Social, quien tendrá a su cargo la reglamentación y condiciones debidas en las distintas regiones de la república.

ADVERTENCIA

Anticipo mi disculpa por si en el texto de mi escrito, hubiese palabras que hiriesen la susceptibilidad de alguien, pues las reflexiones y narraciones que contiene han estado normadas por mi ardiente deseo de ser útil a México, sin ninguna intención dolosa. Y para terminar, anticipo mis profundas gracias por la atención que se dispense a mi presente obra.

ROSENDO MAURY [Rúbrica]



DEL OFICIAL MAYOR VÁZQUEZ SCHIAFFINO AL SEÑOR ROSENDO MAURY, 1º DE LERDO 17, CIUDAD (México, D.F., marzo 8 de 1921).

A pesar de que se oponen muchas dificultades a la realización de su proyecto, al terminarse el estudio del mismo, se resolverá lo que se considere más prudente.

Examinando con la debida atención el escrito de usted y el proyecto de ley que con fecha 31 de enero se sirvió remitir a esta Secretaría referente a la organización de las empresas agrícolas, comerciales, etc., por medio de acciones distribuidas entre el capital y el elemento trabajador, le manifiesto que desgraciadamente se oponen numerosas dificultades para llevarla a cabo y en todo evento al terminarse el estudio, que tiene que ser prolongado y minucioso, se resolverá lo que se juzgue más prudente.

En todo caso doy a usted las más cumplidas gracias por el empeño con que contribuye al estudio de los problemas nacionales y le reitero las seguridades de mi atenta consideración.

SUFRACIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN

El Oficial Mayor

VÁZQUEZ SCHIAFFINO [Rúbrica]

FERROCARRILES NACIONALES, HUELGA (1921). GRUPOS ORGANIZADOS

Auditores trenes Alianza.
Agencia boletos equipajes.
Aguascalientes, Sindicato Maestranza.
Alianza Ferrocarrileros (Lara, Carvallo, Saavedra).
Conductores trenes. Unión.
Confederación Regional Obrera.
Confederación Sociedades Ferrocarrileras, Congresos, convenci. [sic].
Durango, Alianza Ferrr. [sic].
Empleados cese.
Gomperas (Federación Obrera Panamericana).
Jalapa, obreros tejedores y ferrocarrileros.
Monterrey, huelguistas.
Monclova, huelguistas.
Oaxaca, federación sindicatos.
Orden maquinistas, fogoneros, locomotoras.
Orizaba, sindicatos.
Pachuca, Casa Obrero.
Puebla, Confederación ferrr. [sic].
Puebla, obreros textiles.
Potosí, Club Arriaga, sindicatos.
Querétaro, confederación obreros.
Sociedad Ferrr. [sic] Departamento Día.
Sociedad Despachadores Telegrafistas, etcétera.
Superintendentes, jefes dep., trenes, insp., etc., parcialidad.
Sociedad Mutuo-cooperativa Hotel.
Unión maquinistas, garroteros y fogoneros (conductores).
Unión mecánicos (Saucedo).
Cepeda, Jefe estación, General.
Ramos Arizpe Jefes Estris. y Telegrafistas.