


Documentos Relativos al Conflicto Sindical provocado por el "Caso Nava", 1924

Los documentos que se transcriben a continuación se encuentran en el Archivo General de la Nación, Unidad Presidentes, Ramo Obregón-Calles. Su localización respectiva es la siguiente:

1. Expediente 407-F₁-F1. 2. Expediente 407-F-9. 3. Expediente 407-F₁-4 4. Expediente 407-F₁-4

I

 DE LA CONFEDERACIÓN DE SOCIEDADES FERROCARRILERAS DE LA REPÚBLICA MEXICANA AL GENERAL ALVARO OBRECÓN, PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. (México, D.F., marzo 25 de 1924.)

Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, S.C.L.
Asociación Nacional de Moldeadores y Aprendices.
Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras.
Sociedad Mutualista de Despachadores y Telegrafistas Ferrocarrileros.
Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía.
Sociedad Ferrocarrilera de Conductores, Jefes de Patio y Garroteros.
Unión de Auditores de Trenes Ferrocarrileros.
Unión de Caldereros y Aprendices Mexicanos.
Unión Internacional de Forjadores y Ayudantes.
Unión Internacional de Cobreros, Hojalateros y Ayudantes.
Unión de Mecánicos y Aprendices, Mexicana.
Unión de Modelistas de los Estados Unidos Mexicanos.
Unión de Pintores Mexicanos.
Unión de Carpinteros y Similares.
Unión de Albañiles y Ayudantes.
Auxiliares Depto. Mecánico.

Muy respetable señor presidente:

El Consejo Ejecutivo de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana tiene el honor de exponer a usted en esta carta que, muy a pesar de sus reiteradas y sinceras declaraciones de que los contratos de trabajo que los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos tienen celebrados con las diversas sociedades confederadas, serían respetados, la Dirección General de esos Ferrocarriles ha venido violándolos al poner fuera de ser-

vicio, sin una causa justificada, al personal que tuvo la desgracia de quedar a las órdenes de los oficiales de esos mismos Ferrocarriles, en terreno que temporalmente estuvo sustraído al control de su gobierno.

En términos generales, en todos los contratos de trabajo que las Sociedades Confederadas tienen vigentes con los Ferrocarriles, se establece que los mismos definirán, por medio de una investigación, la responsabilidad en que incurran los trabajadores en relación, naturalmente, con las funciones de trabajo que, de acuerdo con esos mismos contratos, deben desempeñar; por lo mismo, el más elemental espíritu de seriedad de la Dirección General de los Ferrocarriles Nacionales, y de respeto que deben merecerle tales contratos de trabajo, le obliga a ceñirse a ellos.

Aprovechando el natural desconcierto que en la administración puede producir un movimiento como el que acaba de pasar, la misma Dirección ha procurado crear dificultades a esta Confederación, al crearlas a algunas de las Sociedades Confederadas.

En efecto, inmiscuyéndose en asuntos interiores de las Sociedades, ha fomentado la división del personal que integra la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía, reconociendo a un pequeño grupo de disidentes, a quienes ha dado todo su apoyo para que obstruyeran al gobierno legalmente electo en ella y que preside el compañero Salvador A. Escobedo. No obstante que los contratos que los Ferrocarriles tienen celebrados con esa Sociedad, establecen, de una manera clara y terminante, que los mismos están obligados a reconocer al gobierno electo por el personal que la integra, y que en el presente caso ese gobierno electo es el que preside el compañero Escobedo, y no obstante también que los mismos contratos definen, de una manera clara y terminante, que ellos rigen exclusivamente entre los Ferrocarriles y los integrantes de la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía, la propia Dirección, abrogándose facultades que no tiene e inmiscuyéndose, como decimos arriba, en asuntos interiores de esa Sociedad, la ha dividido, reconociendo a un pequeño grupo de disidentes que, sólo por contar con el apoyo de esa Dirección, ha logrado subsistir. Estamos absolutamente seguros de que, además de haberlos reconocido como una sociedad independiente, dando a los que se dicen

dignatarios generales de ella todas las facilidades que, de acuerdo con los contratos, sólo deben ser dadas por los Ferrocarriles al gobierno que preside el compañero Escobedo, anda actualmente recorriendo todo el sistema ferrocarrilero una comisión integrada por ocho o nueve personas, con pases anuales y, naturalmente, con sueldos que, dados los escasos elementos con que cuenta ese grupo de disidentes, es imposible que el mismo los pague, lo que nos hace presumir que es la Dirección General la que paga tales sueldos. Pudiendo citar, además, como prueba del decidido empeño que la Dirección General tiene de disolver a tal Sociedad, la circunstancia de que, encontrándose en las mismas condiciones el personal de Guadalajara y el de Jalapa, ha puesto fuera de servicio a mucho personal en Guadalajara, que es sucursal controlada por el gobierno del compañero Escobedo, y ha dejado en todos sus puestos de trabajo al personal de Jalapa, que es una sucursal controlada por el señor Francisco de A. García, que se hace aparecer como presidente de esa nueva Sociedad, nacida, como decimos antes, por obra y gracia de la intromisión de los Ferrocarriles en el seno de ella. Acompañamos a usted a ésta, copia de carta que, con fecha 4 de febrero próximo pasado, y bajo expediente ES-130-21, dirigimos al director general de los Ferrocarriles, demostrándole la obligación que ellos tienen de reconocer únicamente al gobierno que preside el compañero Salvador A. Escobedo.

Igual labor ha desarrollado la Dirección General de los Ferrocarriles en la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, S.C.L., al fomentar la división de su personal, creando, reconociendo y dándole toda clase de facilidades a un grupo de disidentes de la misma, que trabajan en las oficinas del Departamento de Express, al grado de que a la fecha existe una nueva sociedad denominada Alianza de Empleados de Express, a la cual protegen sus deducciones en listas de raya, violando disposiciones expresas del contrato que los Ferrocarriles tienen celebrado con la Alianza, y llegando en su temeridad hasta poner fuera de servicio a aquellos individuos que se niegan a pagar la cuota a esa nueva sociedad y a pertenecer a ella, ya que de hecho siguen siendo miembros de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, S.C.L., y a ella quieren seguir perteneciendo.

Procediendo con un espíritu enteramente partidarista y sin siquiera tener la oportunidad de haber definido responsabilidades, a la Sociedad Unión de Auditores de Trenes Ferrocarriles empezó por separarle, como a otras muchas les ha hecho lo mismo, al personal que tuvo la desgracia de prestar sus servicios en las divisiones afectadas por la rebelión, bajo el supuesto cargo de que eran Delahuertistas, pero sin exhibir la más ligera comprobación, no de que tales elementos fueran Delahuertistas, sino de que habían incurrido en alguna responsabilidad que amerita un castigo, ya impuesto por los Ferrocarriles, si se trata de violaciones al contrato de trabajo, o ya impuesto por las autoridades judiciales competentes, si se trata de responsabilidades adquiridas por verdaderos delitos penados por nuestras leyes, y acaba de darle un gran golpe de desorganización suprimiendo el Departamento de Auditores, en el cual todo el personal que la integra prestaba sus servicios. Como por la documentación que le entregará a usted el compañero Enrique Rodríguez, presidente actual de esa Sociedad, se demuestra que la supresión de tal Departamento no puede constituir una verdadera economía, en esos Ferrocarriles, ya que la creación de

ese Departamento, y de los auditores que en él trabajaban, respondió precisamente a la necesidad de economizar, o sea de evitar perjuicios a los Ferrocarriles, porque las crecientes necesidades del manejo de pasaje imposibilitan a los conductores que actualmente manejan la transportación, a manejarla con la misma oportunidad y exactitud que la estuvieron manejando los auditores. Pasando por alto la honorabilidad de los conductores, que no es materia de discusión en este caso, y aceptándola sin la más ligera observación, bastará comparar el movimiento del pasaje actual con el que había cuando la compañía propietaria de lo que fue Ferrocarril Central Mexicano estableció ese servicio, servicio que más tarde aceptó el Ferrocarril Nacional de México precisamente por su eficiencia en el trabajo y por la gran economía que para tales Ferrocarriles ha significado siempre el servicio de los auditores. No es exacto, como asevera la Dirección General de los Ferrocarriles, que esa Sociedad esté integrada por elementos que desempeñaron sus puestos de trabajo a base de recomendaciones y de favoritismos: allí está su labor demostrando todo lo contrario.

Creando sinceramente que los informes que pudieron proporcionar a usted para demostrarle la conveniencia de tal supresión, no son del todo exactos, con toda atención nos permitimos suplicar a usted que preste al Gobierno General de esa Sociedad la oportunidad de demostrar, con todo detalle, no sólo la conveniencia, sino la necesidad, de que subsista ese Departamento y que, como una consecuencia lógica de los derechos adquiridos en el trabajo, el personal de la misma sea quien lo desempeñe.

Con ésta damos a usted copia de la que con fecha 21 de febrero próximo pasado, y bajo expediente 24-4-2, le dirigimos, y de nuestro mensaje muy urgente del 20 del actual. Por ambos documentos podrá usted darse perfecta cuenta de que el personal ferrocarrilero que integra esta Confederación está ansioso de cooperar con el gobierno que usted preside, en la humilde espera de sus posibilidades, a solucionar la crisis económica por que el mismo está atravesando, como una consecuencia natural del movimiento de rebeldía que felizmente está pasando. A este respecto tenemos que manifestar a usted que la Dirección General de los Ferrocarriles, procediendo con un espíritu, en nuestro concepto extraviado, ha girado instrucciones terminantes a sus oficiales en todo el sistema, para que practiquen el descuento de un día de haber al personal, sin tomar en cuenta para nada nuestra humilde cooperación y la espontaneidad de la misma. Sinceramente creemos que la Dirección de los Ferrocarriles no tiene ningún derecho para oponerse a la realización de lo que es nuestro más espontáneo y sincero deseo, y sí, como colaboradora de ese gobierno, está obligada a darnos todas las facilidades que la realización de nuestro propósito exige. Nos permitimos suplicarle que tenga a bien ordenar que el Consejo Ejecutivo sea atendido en todo lo que se refiere a las deducciones que ha mandado hacer al personal de la Confederación, para que pueda entregar a usted finalmente el producto de esas deducciones, ya que ésa ha sido, como decimos arriba, la voluntad de los elementos confederados.

Juzgamos pertinente llamar a usted la atención sobre la persistente manera de proceder de los Ferrocarriles Nacionales, en el sentido de contravenir el sincero deseo de usted de que desaparezcan las diferencias que, desgraciadamente, han existido entre elementos trabajadores, pues podríamos demostrarle con innumerables hechos que mientras usted, consecuente con ese noble propósito, ha

dado a elementos de esta Confederación toda clase de facilidades para que logren incorporar al seno de sus sociedades respectivas los elementos que han estado separados de esta Confederación, integrando a la Sociedad Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, la propia Dirección General de los Ferrocarriles procura ahondar las diferencias, tratando en una forma enteramente desigual a los elementos confederados y a los elementos de la Unión, siempre con perjuicio de los primeros y en beneficio de los segundos.

En efecto, y a pesar de reiteradas promesas de la Dirección de los Ferrocarriles, y sobre todo, a pesar de la existencia de los contratos de trabajo respectivos, tiene fuera de servicio un gran número de maquinistas, fogoneros, conductores y garroteros confederados, sin que se les haya investigado y, por lo mismo, sin que se les haya comprobado su culpabilidad. En cambio, a muchos elementos de la Unión, cuya responsabilidad es notoria, se les han dado toda clase de facilidades y actualmente se encuentran en servicio. Para no citar otros muchos casos concretos, nos vamos a permitir citar a usted uno, que por sí solo habla de una manera elocuente de la parcialidad con que procede la Dirección de los Ferrocarriles: al evacuarse la plaza de Puebla por las fuerzas federales, el superintendente de esa división, señor Furhken, obrando con toda premeditación, hizo llamar a seis tripulaciones de la Unión para que ellas sacaran los trenes militares, y no obstante que a las tripulaciones de maquinistas y fogoneros de la Orden nada se les dijo entonces, y no obstante también que esas seis tripulaciones de la Unión subieron por un lado y bajaron por otro, dejando abandonados los trenes, habiéndose ido cuatro de esas tripulaciones con las fuerzas rebeldes, las otras dos tripulaciones, que también abandonaron los trenes, ya están trabajando, y muchos elementos de la Orden todavía están fuera de servicio, sin que siquiera se les haya investigado hasta la fecha, a pesar del tiempo transcurrido desde entonces, con grave perjuicio de los derechos que tienen adquiridos en el trabajo y de sus intereses, pues usted bien sabe que, por razones que no son del caso citar, nuestro personal vive al día, de tal manera que cuando no trabaja, casi podemos afirmar que no come. Sobre este particular suplicamos a usted con toda atención que se sirva ratificarnos su respetable ayuda, con objeto de unificar cuanto antes al personal de la Unión integrándolo al de esta Confederación.

La Sociedad Mutualista de Despachadores y Telegrafistas Ferrocarrileros tiene también fuera de servicio gran parte de su personal, sin que hasta la fecha le hayan sido practicadas las investigaciones correspondientes para poder definir su responsabilidad, y con notoria violación de sus contratos de trabajo.

El afán de crear dificultades a esta Confederación no se ha detenido en la Dirección General de los Ferrocarriles, ni ante la consideración y respeto que deben merecerle los esfuerzos constantes que ese ejecutivo de su digno cargo ha hecho porque mejore la condición de los obreros. En efecto, una comisión de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo anduvo recorriendo los sistemas ferrocarrileros del país, dando a conocer a nuestros trabajadores las ventajas del cooperativismo, y estimulándolos a que agruparan sus esfuerzos en cooperativas, con el nobilísimo propósito de salvar a los trabajadores de la inmoderada especulación de los comerciantes. Como usted recordará, durante su estancia en Celaya, se dignó recibir a los comisionados de la Cooperativa "Emancipación",

establecida en Cárdenas, como resultado de la propaganda a que arriba nos referimos, demandando de usted su cooperación para el fomento de las operaciones que la misma realiza, en bien de los trabajadores, habiendo obtenido de usted una carta de recomendación para la Dirección General de los Ferrocarriles, a fin de que por ella le fueran dadas tales facilidades. No obstante esto, lejos de atender su recomendación, y a pretexto de que momentáneamente no era posible atenderla, la propia Dirección ha procurado obstruccionar el funcionamiento de la Cooperativa "Emancipación", dando toda clase de facilidades a una nueva cooperativa, creada en esa misma división, a pesar de que en el contrato celebrado por la primera con los Ferrocarriles, éstos se obligaron a no permitir el establecimiento de una nueva cooperativa en dicha división. Sobre este particular, si es necesario, podremos dar a usted toda clase de detalles, para demostrar lo que arriba asentamos.

De una vez por todas juzgamos pertinente manifestar a usted que esta Confederación de Sociedades Ferrocarrileras siempre ha manifestado a la Dirección de los Ferrocarriles Nacionales su sincero deseo de cooperar con ella en situaciones difíciles, y esos Ferrocarriles, pasando por alto ese ofrecimiento de los trabajadores hecho a los Ferrocarriles, precisamente porque en esa forma creen ayudar al gobierno de usted, jamás lo ha tomado en cuenta, y muy por el contrario, y haciendo uso de una autoridad que no tiene y que nosotros no podremos reconocerla, da disposiciones dictatoriales, que lesionan con frecuencia los intereses de nuestros trabajadores.

Por todo lo antes expuesto, atentamente suplicamos a usted se sirva fijar su atención en ésta nuestra justa que-rella y brindarnos la oportunidad de demostrarle en detalle, si así lo necesita, la mala labor desarrollada por la Dirección General de los Ferrocarriles Nacionales, con grave perjuicio de nuestros intereses, y en definitiva, también de los intereses del gobierno que usted preside.

De usted muy respetuosamente.

"UNIDOS VENCEREMOS"

Presidente (Rúbrica), secretario.

c.c. Comisión de revisión y dictamen.

c.c. A los gobiernos generales sociedades confederadas.

2



DE LA CONFEDERACIÓN DE SOCIEDADES FERROCARRILERAS DE LA REPÚBLICA MEXICANA AL GENERAL ALVARO OBREGÓN, PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. (México, D.F., a mayo 2 de 1924.)

Distinguido señor presidente:

Impelidos por la difícil situación que guarda la familia

ferrocarrilera en general, la que no puede ser más indecisa y perjudicial por todos conceptos, y por cuanto a las lesiones que en sus intereses está recibiendo de continuo, con el respeto que su alta investidura impone, nos permitimos externar, con motivo de estas, algunas consideraciones bien fundadas, para que, como hasta hoy ha acontecido, sean aquilatadas concienzudamente por usted, con la actividad y espíritu justiciero que le son proverbiales.

No habrá escapado a su reconocida penetración que la mayor parte de los conflictos entre *trabajadores y capital*, han sido efectos de una idiosincrasia muy individual y partidaria de los ministradores de la justicia y nunca por la importancia de los problemas que entre ellos puedan existir. En apoyo de esta tesis, objeto de una delicada observación de nuestra parte, y partidarios, como hemos sido, de los hechos más que de la elocuencia de la palabra, con profundo desconsuelo hemos podido descubrir, cómo un solo individuo ha podido casi siempre ante sí y de por sí crear lamentables conflictos que suelen traducirse en trastornos generales, en detrimento de la sociedad en general.

La clave de nuestros pasados como presentes conflictos obreros, muy particularmente los que afectan al ferrocarrilero, radica precisamente en la anterior consideración, ya que de otro modo no podría explicarse el *por qué* de la eterna intransigencia que priva en las altas esferas del ferrocarril.

Cuando la huelga de 1921, el director de los Ferrocarriles se esforzó por ocultar a usted la verdad de los hechos, y cuando ésta la hicimos de su dominio, usted fue el primero en reconocer que la razón acompañaba nuestra causa, lamentando *sí* que esa verdad no hubiera sido de su conocimiento con toda antelación. Este precedente es innegable, y es por ello que nos vemos obligados, ahora más que nunca, a darle a conocer oportunamente nuestras actuales querellas, confiados en que usted es partidario de convencer equivocados antes que de castigar responsables.

Señor, lo que más aflige y agobia al ferrocarrilero en general son, sin disputa alguna, las continuas e inexplicables violaciones a los contratos de trabajo, por las que se ve colocado en condiciones tan aflictivas que para sí constituyen un grave dilema. Entre las violaciones podríamos citar las innúmeras destituciones que del personal todo se han decretado y que obedecen, más que a un principio legal reconocido, a un desbordante apasionamiento, inajustable al frío razonamiento de la lógica y del derecho.

Sabemos que la justicia es compañera inseparable del hombre ecuaníme, y por ende sus actos son claros como la luz del día, mas en la de nuestras reclamaciones hemos visto que esa justicia no ha existido, porque la parcialidad del hombre encargado de impartirla se ha mostrado más consecuente con sus personales apreciaciones que con el clamor justificado de una colectividad que hace verdadera patria por medio de la constancia en el trabajo, único patrimonio del porvenir de los suyos.

En abono de esta revelación se presentan las reiteradas inconformidades de usted, cuando el criterio sustentado por la Dirección General de los Ferrocarriles ha sido irreflexivo e inconveniente. Las repetidas mutaciones de criterio que la Dirección General de los Ferrocarriles impone al personal todo que presta sus servicios a los mismos, ha sido causa directa para que los contratos de trabajo se vean violados a cada paso.

Se dice públicamente que la causa de esas destituciones es la resultante de la última revuelta, y porque el

personal ferrocarrilero ha participado abierta como directamente en la misma. Esta apreciación la condenamos resueltamente, porque hasta hoy no se han exhibido comprobantes irrefutables que la demuestren, y pensamos que el caso, como único en los anales del ferrocarrilero mexicano, es discutible y, por ende, demanda un examen y un cuidado especial con efecto de no incurrir en graves equivocaciones. Con este motivo, único, se nos ocurre, señor presidente, hacer estos recordatorios históricos que hablan muy claro y en favor de los componentes de esta Confederación: desde que estalló en nuestro país la primera Revolución, el elemento ferrocarrilero, sin obligaciones forzadas, se mostró siempre indiferente a ella, y sólo atento a sus obligaciones, porque así lo expresaba claramente el *reglamento expedido por los Ferrocarriles Nacionales de México*, y en el sentido de que ninguno de sus empleados debería mezclarse en cuestiones políticas ni aceptar puestos de carácter político-electoral. Cuando del cuartelazo al extinto presidente de la república, don Francisco I. Madero, prevaleció igual disposición y, por último, cuando el señor Carranza fungía como primer jefe de la Revolución, por primera vez se pretendió asimilar al ejército al elemento ferrocarrilero y sólo porque las líneas ferrocarrileras se encontraban controladas militarmente; pero nunca con la decidida anuencia del personal trabajador que en la parte política jamás ha creído encontrar un auxiliar superior, y porque la disciplina imperante en los Ferrocarriles se lo impedía terminantemente. De esto, que el empleado ferrocarrilero sólo se haya ajustado al fiel desempeño de sus labores, sin parar mientes en las contingencias de los movimientos y que más preocupan directamente a los políticos de profesión.

Empero, con lo anteriormente expuesto, no queremos afirmar que hayan dejado de existir empleados o trabajadores que prevaricaran en sus obligaciones, pero aun así, suponemos que el camino legal está expedito para que se enjuicie y castigue a todo aquel que dentro de su trabajo haya delinquido faltando a la ley; pero esto, señor presidente, no lo hemos visto practicar, sino que la Dirección General, con un criterio *unilateral*, ha dado más y mejor al que ha pecado, en cambio al que es objeto de presunciones se le castiga con extremo rigor.

Al iniciarse las destituciones con motivo del estado turbulento que creó en sus principios la Revolución, repetidas veces la Dirección General declaró *categóricamente* que no se efectuarían remociones ni destituciones sin causa justificada, ya fuera de carácter administrativo o político, y sin antes haber dejado demostrada la responsabilidad del empleado. Mas después, declaró que sólo serían destituidos del servicio aquellos empleados que hubieran tomado las armas contra las instituciones, y, por último, en reciente circular se declara que "todo aquel que hubiere prestado sus servicios en zonas ocupadas por la rebelión, perderán sus escalafones y derechos, quedando supeditados a los más nuevos en el servicio o a los que fueron llevados de la calle".

Este criterio y esos cambios, como usted mismo comprenderá, no pueden ser más injustos ni más arbitrarios, ya que con ello se dejará sentado el principio de que más vale el favor que el propio mérito del trabajador. Y, tanto más doloroso resulta este proceder, si se atiende a que no todo el personal que trabajó en zonas rebeldes ha sido destituido del servicio, según declaraciones oficiales, contrastando esto más aún con los propios deseos de usted porque a todos se les trate por igual.

Como los actos de usted siempre reflejan un espíritu de cabal justicia, pensará con nosotros que esa propia justicia que se ha invocado debió aplicarse sin distinciones, y eso no ha acontecido. Esto precisamente, señor presidente, es lo que nos mueve para pedir la violenta reconsideración de lo que hasta hoy se ha hecho contra nuestros agremiados, proponiéndole, como medida de justa y pronta resolución, que sean reinstalados todos y cada uno de los empleados destituidos, aplazándose toda acción en contrario hasta tanto no regrese a la Dirección de los Ferrocarriles el señor E. Ocaranza Llano, a quien juzgamos más ecuánime por virtud de no tener compromisos contraídos con sociedades antagónicas a esta Confederación y por ser una persona de criterio más basto y recto que el del actual director general. A éste, en la actualidad, no podremos juzgarlo en la misma forma, porque dicho señor está colocado en un plano desigual, pues siendo elemento o componente de una agrupación sistemáticamente antagónica a la mayoría ferrocarrilera, justo es comprender que sus afectos y disposiciones tiendan generalmente a inclinarse por el lado que más halaga a su particular modo de ser y de pensar. Las destituciones llevadas a cabo en el personal de maquinistas, fogoneros, conductores y garroteros, despachadores y telegrafistas, oficinistas, etc., y el modo como esas mismas han sido decretadas, son otros tantos motivos que han creado un desastre moral dentro del ánimo del ferrocarrilero, y que reclama un urgente remedio.

Como no dudamos que aceptará usted nuestra proposición en todas sus partes, dado su temperamento justiciero y [ilegible] del bienestar del proletariado, que sólo clama justicia [ilegible] con ello mostrará usted una vez más al trabajador que [ilegible] se ha luchado por su progreso.


Con el debido respeto y ansiosos, como estamos, de conocer su última resolución, nos ofrecemos a sus órdenes.

“UNIDOS VENCEREMOS”

P. DE LEÓN [Rúbrica]

Presidente

3

 DEL SEÑOR J.G. ANDONEGUI, SECRETARIO Y TESORERO GENERAL DEL BLOQUE DE TRENES MILITARES AL SEÑOR ERNESTO OCARANZA LLANO, DIRECTOR GENERAL FF.CC. (México, D.F., septiembre 13 de 1924.)

Muy señor mío:

Tengo la honra de referirme a la entrevista que tuvimos con usted y en la que se me presentó a usted como secretario general de la directiva de la Agrupación de FF.CC. (bloque de trenes militares). Siento sobremanera señor Ocaranza que se me haya dado esta representación, pues

al aceptarla me veré en el caso de defender *real y positivamente* sus intereses y que no sigan sirviendo de escarnio y burla como hasta hoy.

En primer lugar, puedo probar a usted con casos concretos e irrefutables, la parcialidad absoluta de parte de los FF.CC. en favor de los gremios confederados, contra los pobres empleados que no cometieron más delito que ayudar al supremo gobierno en los momentos aciagos.

En segundo lugar, puedo demostrar hasta la evidencia que la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras ha perseguido con saña a los empleados de FF.CC. que fuimos a ayudar al gobierno durante la rebelión de De la Huerta y hasta la fecha ha ayudado y sigue ayudando en una forma indebida y perjudicial para los intereses del gobierno a sus mayores enemigos. (Esto a sabiendas de que lo son.)

En tercer lugar, estoy plenamente consciente de que ni usted ni el señor presidente Obregón tienen una idea de las injusticias que se han cometido, ni de la gravedad de la situación, pero aquí estoy dispuesto a probar los cargos tan terribles que hago y me hago desde luego único responsable y solidario de las acusaciones que presento, en el concepto de que, de no ser ciertas, se proceda contra mí en la forma que el supremo gobierno crea conveniente.

Casos concretos y pruebas irrefutables de que los FF.CC. Nacionales ayudan ocultamente a los confederados contra los intereses de los adictos al gobierno

1ª Maquinistas Madrid y Becerril de la división de Oaxaca, corrieron los dos trenes sin órdenes. Su caso es enteramente idéntico; fue destituido Becerril, que ayudó al gobierno, y continúa trabajando Madrid, por haber sido infidente.

2ª Conductor Sepúlveda y maquinista M. Guitérrez corrieron con velocidad indebida, metiéndose dentro del tiempo de un tren de pasajeros, en la división de Oaxaca. Conductor destituido por ser de los que ayudaron al gobierno y maquinista sigue trabajando por ser infidente.

3ª Durante una violenta movilización de fuerzas del general Almazán, con motivo de la campaña última, se negaron a salir en trenes militares el conductor Odilón Vásquez y el maquinista Pastrana en Oaxaca, habiéndolos aprehendido el coronel García de Alva, jefe de estado mayor de Almazán; a pesar de este grave delito están los dos trabajando.

4ª Fidel Moreno, ex oficial mayor del superintendente en Jalapa, que siguió a Caballero cuando las fuerzas del gobierno entraron a Jalapa, trabaja como oficial mayor del superintendente en Oaxaca y esto como usted comprenderá contra los intereses de los que sirvieron al gobierno.

5ª El auditor viajero señor Portilla, que trabajó durante la azonada militar en Oaxaca como secretario del general Machuca, interventor de los FF.CC. en aquella ciudad por parte del general García Vigil, y que de hecho fue quien en unión de Machuca manejó todos los fondos, está como auditor viajero en el Istmo.

6ª D.C. Cuéllar, agente en Venta Salada, fue aprehendido por las fuerzas del gobierno cuando llegamos a aquel lugar y llevado prisionero a Tehuacán, Pue., de donde se fugó, presentándose en Oaxaca a los rebeldes y ofreciendo sus servicios; fue reinstalado nuevamente en Venta Salada.

Pruebas irrecusables de que la confederación ha perseguido a los adictos al gobierno y en cambio ayuda a los confederados

1ª La persona que se presentó voluntariamente para ayudar al gobierno en momentos de prueba se le descalificó para poder volver a pertenecer a ninguna sociedad gremial.

2ª Teniendo pruebas la Confederación de que infinidad de individuos se declararon abiertamente enemigos del supremo gobierno durante la última azonada militar, los ha estado protegiendo y ayudando en toda forma. Nombres: Ismael G. Enríquez, superintendente de Trenes Militares en Veracruz; J. Portilla, auditor viajero Istmo; Fidel Moreno, oficial mayor Oaxaca; G.M. Vargas, presidente Confederación en Oaxaca y G.N. Ríos, ex oficial mayor Oaxaca.

Resultados

Naturalmente, debido al miedo que los señores superintendentes, jefes de trenes tienen a la Confederación, han quitado a más del cincuenta por ciento del personal que ayudó al gobierno valiéndose para ello de distintas causas.

1ª Buscando la causa más pequeña y con el menor pretexto, diciendo que se han embriagado, sin probarlo como está ordenado con debida justificación.

2ª Separando una cantidad respetable de personal que sirvió al gobierno por no pertenecer a la Confederación y estar violando los contratos de trabajo.

3ª Alegando los FF.CC. que solamente tienen derecho los que sirvieron en trenes militares y separando (siendo ésta la mayor de las injusticias) a todos los telegrafistas, jefes de patio y empleados de cualquiera naturaleza, que anduvieron con las fuerzas del gobierno prestando sus servicios, y que no pertenecieron al personal trenista.

Con lo anterior creo haber probado mis asertos, en el convencimiento que si en los intereses del supremo gobierno está que yo y los que me han dado su representación como secretario de esta agrupación debemos renunciar e irnos tranquilos a nuestra casa, no tenemos el menor inconveniente con tal de servirlo leal y positivamente.

De usted afectísimo, atento y seguro servidor.

J.G. ANDONECUI

Secretario y tesorero general del
Bloque de Trenes Militares

cc: C. presidente de la república.



DEL SEÑOR RODOLFO TORREBLANCA AL C. PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA. PARTE DEL MEMORÁNDUM SOBRE EL SERVICIO DE TRENES MILITARES (noviembre 12 de 1924)

La situación del gremio ferrocarrilero en general y con lo que respecta al trabajo considerado como una actividad compensada con determinadas prerrogativas y derechos inalienables, es sumamente difícil en la actualidad, no sólo en lo que atañe a ellos mismos como proletarios, sino muy principalmente en lo que se refiere a la libertad de trabajo, al desarrollo de su mayor o menor idoneidad, y sobre todo a los servicios que en un futuro posiblemente tendrán que dar al gobierno de la república.

La implantación de las cédulas de trabajo aprobadas y puestas en vigor por la Dirección General actual de los Ferrocarriles, sin la menor objeción u observación, y que pueden con absoluto apego a la verdad conceptuarse como impuestas por las sociedades gremiales ferrocarrileras, virtualmente hacen que todo empleado abdique de su libre albedrío so pena de verse privado de trabajo. Y esto que a primera vista pudiera parecer como asunto meramente gremial o administrativo de los Ferrocarriles tiene una enorme trascendencia cuando se trata de servir directamente al gobierno de la república como sucedió en la pasada Revolución.

En efecto, el empleado, cualquiera que sea su categoría, se encuentra en la siguiente situación, harto peculiar: si sirve al gobierno, y al hacerlo de hecho se desliga de su sociedad gremial, se hace reo de traición a su gremio y se expone no sólo a perder para siempre toda probabilidad de trabajo sino aún la vida misma; y por otra parte si permanece con su sociedad gremial y rehúsa servir al gobierno incurre abiertamente en el delito de infidencia para con el mismo gobierno.

Pero como en todo tiempo y hoy más que nunca las sociedades ferrocarrileras han logrado enfrentarse con todo éxito al gobierno, el resultado del dilema anterior es que el noventa por ciento de los ferrocarrileros prefieren no servir al gobierno.

De lo anterior se deduce como demostración palmaria y elocuente el hecho incuestionable de que actualmente la mayoría de los ferrocarrileros que no sólo no sirvieron al gobierno, sino que le fueron abiertamente hostiles en la pasada asonada, estén ocupando sus puestos antiguos y los que sí prestaron sus servicios al gobierno se encuentren hostilizados, desamparados y sin trabajo.

Lo anterior es la explicación sucinta y clara, sin corapisas ni euforismos de la actitud franca o encubiertamente rebelde que asumieron durante el último movimiento rebelde la gran mayoría de los ferrocarrileros.

Incidentalmente, lo anterior explica con claridad meridiana el porqué del fracaso económico y técnico indiscutible de los Ferrocarriles en donde no prevalece, ni con mucho, la idoneidad, sino sencillamente la imposición que de sus amigos e incondicionales hacen las sociedades ferrocarrileras ante las cuales la Dirección General llega —y de ello existen inúmeros casos— hasta desdecirse de sus acuerdos y desechar a empleados buenos en favor de empleados pésimos.

El gremio ferrocarrilero durante la última revuelta es indiscutible que simpatizó abiertamente con los infidentes, en su enorme mayoría, gracias a la labor que hicieron los clubes políticos Delahuertistas y a que sus mismos

jefes, algunos de ellos actualmente destituidos o muertos, pero muchos aún trabajando, los impulsaron a ello a la par que sus sociedades gremiales.

El corto, el cortísimo número de individuos fieles al gobierno, los que no vacilaron en ofrecer sus fuerzas, su bienestar y su vida misma en defensa de usted y del gobierno constituido, fue reclutado precisamente entre los que pudiéramos llamar el verdadero proletariado inferior de los Ferrocarriles, y a mayor abundamiento entre los que desechados por las sociedades y hostilizados por la Dirección de los Ferrocarriles se encontraban cesantes a pesar de sus innegables aptitudes y sus cualidades morales.

Estos empleados, en su mayoría rebajados por exceso de personal de las divisiones o desechados por las sociedades que quisieron por ésta o aquella causa acogerlos en su seno omnipotente, conceptuaron oportuno, aun cuando en muchos casos no hubo interés alguno, ofrecer sus servicios al gobierno para de esta suerte lograr a la par que la restitución de sus empleos alguna gratificación que los sacara de la miseria en que el despotismo de las sociedades gremiales, la falta de consideración de los jefes y la energía en la Dirección General los ha tenido sumidos.

De esta suerte y en una forma completamente mecánica se constituyó con los elementos buenos —buenos como aptos en su trabajo y buenos moralmente— un grupo de ferrocarrileros a los que yo podría con toda justicia llamar ferrocarrileros militares y a la vez nos vino a dar la clave de un viejo asunto que hasta la fecha no ha sido estudiado y que las circunstancias de la campaña reciente ha hecho de perentoria resolución para el gobierno de la república.

Este asunto cuya trascendencia es indiscutible si nos ponemos a aquilatar las enormes, las casi insuperables dificultades que durante la pasada revuelta tuvo el gobierno en lo que respecta a un servicio rápido y eficiente de transportes, es el siguiente: el gobierno debe contar o bien con un cuerpo de ferrocarrileros militares que en todo momento puedan prestarle sus servicios incondicionales, o lo que sería más preferible, por más razonable, evitar que los Ferrocarriles sean, como hasta la fecha lo son, un centro, un turbión de ineptitudes y pasiones que sólo sirven para entorpecer la labor política y administrativa de todo gobierno e incubar en su seno a descontentos que son la larva de los rebeldes.

Es innegable desde todo punto de vista que la organización actual de los Ferrocarriles, por la preeminencia que en ellos hay de los elementos nocivos, técnicamente hablando, y altamente perjudiciales considerándolos desde el punto de vista de la política del gobierno, lejos de ser

una ayuda para el gobierno son una verdadera rémora y constituyen por su especial administración y organización un peligro en un caso como la última asonada.

La situación de los elementos que ayudaron al gobierno es bien triste y penosa. Sus compañeros los motejan, los hostilizan al grado de impedir trabajar a aquellos que lo están haciendo, los señalan y amenazan sus vidas; las sociedades gremiales ponen en juego todos sus recursos para que sean destituidos, y los jefes del Ferrocarril lejos de ayudarlos les ponen trabas en sus justas peticiones, y es que entre el gremio ferrocarrilero lo que ellos llaman derechos, que es el privilegio de primacía en manejar trenes (corridas), se considera como sagrado y no permiten, cualquiera que sea el mérito del individuo y tratándose de haber servido al gobierno mucho menos, que nadie se los quite. Pero todo ello no quita que los elementos leales a usted y su gobierno se encuentren perfectamente desmoralizados, y si esto en sí es malo e injusto, es peor si nos ponemos a pensar que si a los pocos que supieron y quisieron ayudar al gobierno hoy no se les considera y ayuda ¿mañana en caso de otra revuelta, tendremos de parte del gobierno a algunos de ellos?

Durante mi corta estancia en los Ferrocarriles he podido darme cuenta de todo lo anterior, así como del grado de hostilidad que en todos hay para estos pobres obreros: garroteros y fogoneros, maquinistas y conductores, oficinistas y telegrafistas —humildes abdicados de toda fuerza moral a fuerza de ser maltratados— que hoy son unos abúlicos, unos desengañados plenos de amargura y que de hombres que pudieran haber sido, son hoy verdaderos guñapos morales.

La resolución que la comisión dictaminadora nombrada por usted ha dado a los casos de estos empleados, es decir, a aquellos casos que me fueron presentados, puesto que desde hace siete meses la dirección por sí sola ha estado ordenando, aceptando y desechando peticiones y solicitudes, ha sido elemental, buscando armonizar la parte técnica de las cédulas de los ferrocarriles y la parte moral que en los individuos adictos a usted y a su gobierno impera, y que en estos casos han sido la razón suprema que ha guiado mis decisiones.

Quisiera creer señor presidente que esta pequeña exposición, nacida de los deseos leales y honrados de ser útil a usted y al gobierno, y más aún surgida de un juvenil entusiasmo de corresponder a la atención, para mí homrosísima, que tuvo usted al designarme para esta comisión, será merecedora de su alta consideración.

Ruego a usted señor presidente acepte el testimonio de mi mayor respeto y subordinación.

El 9 de junio de 1978 el señor Kevin Middlebrook donó al Archivo General de la Nación los libros de Actas del IV Congreso Ferrocarrilero (1932-1933) el Acta Constitutiva y los Estatutos del Sindicato Ferrocarrilero de la República Mexicana, 1933.