

M E M O R A N D U M

PARA LA REORGANIZACION Y MORALIZACION DEL PERSONAL DE -  
LOS FERROCARRILES NACIONALES QUE PRESENTA EL SENOR JUAN  
F. TREVINO ACTUAL GERENTE DEL FERROCARRIL KANSAS CITY, -  
MEXICO Y ORIENTE, EN SU DIVISION DE CHIHUAHUA.

-:-:-:-:-:-:-:-

El autor de este memorandum ha trabajado en el ra-  
mo de Ferrocarriles desde el año de 1882 hasta la actuali-  
dad y ha servido en las Líneas Nacionales, desempeñando --  
varios cargos en la Estación de Monterrey; el de Agente --  
de Estación, Cajero y Tesorero General en el antiguo Ferro-  
carril de Monterrey al Golfo; Superintendente en el F.C. -  
Minero de Monterrey; en el antiguo Ferrocarril Chihuahua y  
Pacífico, actualmente Noroeste de México, como Superinten-  
dente de construcción de la vía y Superintendente de Trans-  
portes y en el Ferrocarril Kansas City, Mexico y Oriente, -  
desde el año de 1890, como Gerente de la División de Chihua-  
hua.

Por esas circunstancias se encuentra en posibili-  
dad de observar las deficiencias actuales del manejo de las  
Líneas Nacionales y de sugerir alguna manera de corregir --  
en bien del público y de la Empresa aquellas deficiencias.

Uno de los motivos de la mala organización actual de  
las Líneas Nacionales, consiste en que, su Dirección está -  
encomendada a un solo individuo, que por más conocedor que  
sea de todos los ramos de Ferrocarriles (administrativos, -  
transporte de carga y pasajeros, fletes, movimiento de ca-  
rros, reparaciones y construcciones, itinerarios etc.) por  
más conocedor que sea, repito, del ramo de Ferrocarriles, -  
humanamenté no se halla en posibilidad de atender a todos -  
los problemas que se han presentado con el actual estado de  
los Ferrocarriles. Si fija su atención en los asuntos ad-  
ministrativos, surge la deficiencia, en el transporte de car-

ga, en las reparaciones del material rodante etc. Dígalo - si nó la necesidad en que se vió el comercio y las empresas de la República, hace tiempo, de solicitar de las Líneas -- Nacionales el material rodante que tienen deteriorado para reconstruirlo por cuenta de este comercio, o empresas, las que obtienen en cambio, el uso exclusivo, de los carros o locomotoras reconstruidas por ellos mismos durante determina da época.

Esto ha dado lugar a que los carros que por haber - sido reconstruidos y que están afectos a servir únicamente para transportar mercancías de determinados comerciantes -- o empresas, al no ser usados por éstos, se pierda la oportu nidad de que las Líneas Nacionales puedan usarlos poniéndolos a la disposición del público. O bién la persona que -- tiene el privilegio por el carro "lo coyotea" cuando no lo necesita para el transporte de sus mercancías y percibe de un tercero una renta por el uso de ese carro sin que por es te concepto ganen un centavo las Líneas Nacionales, puesto que éstas se limitan a cobrar únicamente el flete corres-- pondiente de acuerdo con la tarifa.

De ahí que los comerciantes o empresas que tengan - privilegio para el uso de carros o locomotoras, entren en - componendas muchas veces con corredores o con los malos em pleados de los Ferrocarriles, que como en toda asociación - numerosa existen, y se perjudiquen de esa manera los inte-- reses generales de la República y los particulares de las - Líneas Nacionales.

No hay más que ocurrir a muchas Estaciones de fuera de la Capital de la República y aun aquí mismo para conven- cerse de que algunos de los empleados del sistema no propor cionan carros para el transporte de mercancías sino median- te propina; y en muchos de estos casos, los mismos empleados proporcionan carros que están destinados exclusivamente a - transporte de mercancías de quienes los han reconstruido -- o comprado, lo que demuestra la combinación que existe entre

estos malos empleados de los Ferrocarriles y los usuarios privilegiados de todo ese equipo, ya que el que necesita con urgencia transportar violentamente alguna mercancía se vé obligado a pagar el importe de la renta del carro y ese importe ingresa no a las Líneas Nacionales sino a -- usuario que lo divide con corredores o con los empleados de los Ferrocarriles y el cual recargo por el concepto de renta de carro lo cobra el comerciante en el precio de las mercancías que transporta, siendo estos recargos uno de -- los causantes principales del alto precio de éstas.

En los Ferrocarriles existen muchos carros y loco motoras de empresas particulares que, por virtud de contratos anteriores, pueden hacerlos correr sobre las líneas -- del sistema cobrando ellas (las empresas) la renta de todo este equipo. Los inconvenientes que presenta el privilegio concedido a los reconstructores de equipos existen también cuando se permite correr carros particulares en las -- líneas de los ferrocarriles, mientras éstos no se organizan debidamente y mientras los dueños de este material rodante no sean personas que por sus negocios o industrias -- propias necesiten del uso constante de todo ese equipo; de otra manera tienen forzosamente que "coyotearlo" para sacarle provecho. Las Líneas Nacionales perciben solamente como de jo dicho antes, los fletes correspondientes a la -- mercancía transportada, sin tener derecho a disponer de -- ese equipo reconstruido o ajeno para transportar mercancías de extraños.

Para evitar los inconvenientes que presentan las -- situaciones que he enumerado, los Ferrocarriles podrían -- recoger de todas las Empresas extranjeras o nacionales cancelando los contratos respectivos, el equipo que tienen en su poder y que usan sobre las líneas del sistema ferroviario.

En esas circunstancias, el material será recibido

mediante inventario y avalúo, de acuerdo con los dueños o arrendatarios y será pagado en certificados que expidan las Líneas Nacionales y que devenguen un tipo de -- interés que después se fijará.

El equipo pasará a ser propiedad de los Ferrocarriles; pero será marcado con una placa que indique la preferencia que tenga sobre él el antiguo dueño o arrendatario por haber reconstruido o comprado dicho equipo.

El pago del importe de este equipo se hará con 25% de los fletes que transporten los antiguos dueños o arrendatarios y para el efecto se canjearán los certificados o cupones que anteriormente he mencionado. De esta manera, paulatinamente, se irá amortizando el valor del equipo, y las Líneas Nacionales irán recogiendo el valor de los certificados que dieron en pago del material rodante.

Los antiguos dueños o arrendatarios tendrán preferencia para continuar usando el equipo en su servicio exclusivo; mas cuando este equipo esté en un punto del trayecto sin flete proporcionado por el que tenga el privilegio para usarlo, las Líneas Nacionales, entonces, podrán usar para el servicio del público el mismo equipo.

Las Líneas Nacionales tendrán obligación de tener a la disposición de los poseedores de certificados el material rodante que éstos hayan pasado a los ferrocarriles, siempre que lo avisen con cierta anterioridad que después se fije; o bien si ese equipo está usado por los ferrocarriles en otros servicios, a proporcionar otros carros, de tal manera que los que hayan vendido su material rodante nunca carezcan del equipo necesario para transportar con prontitud todas sus mercancías.

Las reparaciones que necesite el equipo que pase a propiedad de los ferrocarriles será por cuenta de éstos.

X  
X X

Como se ha dicho antes, uno de los motivos de la -

mala organización de los Ferrocarriles, consiste en que su Dirección está encomendada a un solo individuo que no puede atender por falta de tiempo los diferentes y difíciles problemas que diariamente se le presentan para su resolución.

Sería conveniente restablecer la Junta Directiva - que por estar integrada por varias personas, se encuentra en posibilidad, mejor que el Director General, de atender las necesidades de todo el sistema atendiendo y resolviendo todas las cuestiones concernientes a una buena administración.

En estas condiciones, el Director General de las Líneas Nacionales, sería un mero ejecutor, como antes lo era, de los acuerdos que tome la Junta Directiva, de la cual formará parte, como miembro de ella; acuerdos que no serán en la generalidad de los casos disposiciones casuísticas, sino prevenciones generales.

Actualmente se presenta el problema de reconstrucción de todo el sistema, y ahí será la Junta Directiva asesorada por el personal técnico de los Ferrocarriles, la que tome los acuerdos necesarios, y no sea el Director General, quien deba resolver sobre tan delicado punto, desatendiendo con ello posiblemente otras labores de administración muy importantes, y que le están encomendadas exclusivamente.

Junto con la Mesa Directiva es necesarísimo restablecer la Comisión Reguladora de Tarifas que tanta falta -- hace a las Líneas Nacionales y a todas las demás Empresas ferrocarrileras.

X  
X X

Para que la Dirección de las Líneas Nacionales se percate de los problemas pendientes en los Ferrocarriles, sería útil llamar a una gran convención a los empleados superiores Ferrocarrileros del sistema, procurando que concu-

rran los Superintendentes de División, Superintendentes de Terminales, Maestros Mecánicos de Talleres, Jefes de Despachadores y Maestros de Caminos.

Esta convención tendría por objeto, procurar el -- acercamiento de los empleados de los distintos ramos del sistema con la Dirección General; cambiar impresiones sobre las deficiencias que dichos empleados noten en los departamentos que les están encomendados y manera de corregirlas; y también procurar obtener ahí la promesa firme que todos -- harán, de trabajar unidos y firmes en bien de los Ferrocarriles y por consiguiente de la Patria.

Se podrían acordar por la Junta Directiva cantidades de alguna importancia que como premios se repartirían -- anualmente entre los empleados que se distinguieran por la eficacia en el desempeño de sus cargos; premios que servirían de estímulo y de competencia entre todos los empleados del sistema.

X  
X X

El personal de Auditores de los Ferrocarriles significa para éstos un egreso de consideración. Se podría -- suprimir, mejorando el sueldo de los actuales Conductores, -- quienes desempeñarán las labores de los Auditores, caucionando su manejo, y estableciendo en lugar de éstos una sección de Inspectores, como en algunas Empresas particulares de la República, Inspectores en mucho menor número que los Auditores, encargándose además de atender otras comisiones que se les confíen. Antiguamente existió esta Oficina de -- Inspectores para la vigilancia de los servicios ferrocarrileros.

X  
X X

Se hará ver a los empleados, que los Ferrocarriles proporcionarán todo el material que se necesite para la reconstrucción del sistema en todas sus dependencias con obje

to de que esos mismos empleados vean que la empresa se preocupa por el mejoramiento de los Ferrocarriles y que los esfuerzos individuales de sus empleados tengan éxito y puedan alcanzar al finalizar el año los premios asignados.

X  
X X

En vez de comprar en Estados Unidos máquinas y carros usados que proporcionan mal servicio, debería obtenerse toda clase de materiales de reconstrucción, los que muy bien pueden obtenerse ya en Europa, a precios mas bajos que en Estados Unidos, para poner en servicio millares de carros y centenares de locomotoras que existen inutilizadas en los patios de cada división.

Así se obtendrá una fuerte economía, se dará trabajo a mas de treinta mil obreros en los diferentes talleres del sistema, dándose también con ello oportunidad a que se desarrollen energías y aptitudes por ahora ocultas, y aliviándose, en mucho, el pavoroso problema del licenciamiento, que se aminorará cuando los soldados al salir de los cuarteles encuentren facilmente trabajo bien remunerado, así como sacar de los talleres semanalmente gran número de locomotoras y carros que pueden destinarse para el servicio del público.

Es conveniente girar circulares a las Cámaras de Comercio y empresas en el País, recomendándoles se abstengan de dar propinas y pidiéndoles denuncien los malos manejos e irregularidades que noten en los servicios y personal del sistema, cuyas denuncias serán recibidas y tramitadas confidencialmente para corregir los abusos o deficiencias.

ATENTAMENTE.

México, octubre 25 de 1920.

Juan F. Irujo.