

# La federalización de las juntas de conciliación y arbitraje

Manuel Reyna Muñoz

## Introducción

Las Juntas de Conciliación y Arbitraje son un organismo emanado de la Constitución de 1917 y cuyo objeto era dar cumplimiento a la fracción XX del Artículo 123 Constitucional. A pesar de esta consideración legal, no lograron funcionar de manera efectiva tanto por la presión de los patrones, que se negaban a aceptar los fallos argumentando su invalidez jurídica, como por la poca efectividad de este tipo de cuestiones legales. Pero a medida que los conflictos laborales se hicieron más frecuentes y complejos, fue imprescindible su reglamentación con observancia obligatoria para las partes.

Esta necesidad coincidió con dos hechos políticos, por una parte, la presencia del máximo dirigente de la Confederación Regional Obrera Mexicana (C.R.O.M.), Luis N. Morones como Secretario de Industria, Comercio y Trabajo y por otra, la implementación por el gobierno de Plutarco Elías Ca-

lles de una serie de medidas institucionales dirigidas a modernizar la vida social. De éstas destacan: 1) la Reforma Hacendaria con sus dos aspectos, la reforma fiscal que creó el impuesto sobre la renta y posibilitó al gobierno federal la obtención de ingresos arancelarios de manera directa y la reforma bancaria que hizo factible la creación del Banco de México como Banco Unico de Emisión, el Banco de Crédito Agrícola, S.A., la Comisión Nacional de Irrigación, la Comisión Nacional de Caminos y la Dirección de Pensiones Civiles y de Retiro, 2) la Reforma Militar que modernizó al ejército y centralizó el mando en la Secretaría de Guerra y Marina, 3) la celebración de la Convención Industrial Obrera del Ramo Textil que reglamentó las relaciones capital-trabajo en este sector de la economía y, 4) la federalización de las Juntas de Conciliación y Arbitraje, objeto de estudio del presente trabajo.

Desde nuestro punto de vista, la federalización de las juntas implicó un múltiple efecto de carácter jurídico-político. Primero, hizo que los fallos laborales en empresas que operaban en dos o más entidades fueran de observancia obligatoria para las partes en conflicto aun cuando éstas se localizaran en diversas entidades. Segundo, de esta manera se evitó que dos Juntas Locales con jurisdicción diferente emitieran decisiones opuestas en un mismo problema laboral. Tercero, centralizó los fallos laborales, sobre todo en sectores económicos claves, en una instancia federal con lo que se evitarían decisiones producto de la influencia de caudillos o políticos locales contrapuestos a la política del gobierno federal. Cuarto, como consecuencia del papel decisivo de las juntas federales en los conflictos laborales, los representantes obreros ante ellas tendrían un mayor peso y como en 1927 éstos eran en su totalidad de la C.R.O.M., la importancia de esta confederación se incrementó y debilitó a las otras corrientes sindicales. En este reforzamiento del sindicalismo colaboracionista, también tuvo una actitud destacada el jefe del Departamento del Trabajo y destacado líder de la C.R.O.M., Reynaldo Cervantes Torres.

### 1. El surgimiento de las Juntas de Conciliación y Arbitraje

Poco después de expedida la Constitución de 1917, el Congreso de la Unión

elaboró un proyecto de ley cuya finalidad era el cumplimiento de la XX fracción del artículo 123. En lo esencial dice: Artículo 1o. Entretanto se expide la ley reglamentaria del 123, los gobernadores del Distrito y Territorios Federales en caso de conflicto laboral citarán a los representantes del capital y el trabajo para que cada uno nombre a su representante, haciendo lo mismo el gobernador; estos tres representantes constituirán la Junta de Conciliación y Arbitraje, que se encargará de resolver en tres días el conflicto respectivo. Artículo 2o. Se faculta al Ejecutivo para la incautación y administración de aquellas empresas que realicen el paro fuera de los límites que señala la Constitución de la República y cuando los empresarios sean renuentes a reanudar sus labores. Artículo 3o. Siendo el paro lícito y el Ejecutivo no pudiendo proporcionar trabajo al desempleado, éste recibirá medio jornal, el cual será cubierto mitad por la nación y mitad por la industria. El 4o. y último artículo, invitaba a las legislaturas locales a expedir leyes semejantes.<sup>1</sup>

Como se puede observar, el proyecto de ley sólo contemplaba la suspensión de labores por parte de los patrones, esto se debía a que por esa época muchos empresarios habían sus-

<sup>1</sup> *La Industria, el comercio y el trabajo en México durante la gestión administrativa del Señor General Plutarco Elías Calles*, Sría. de Industria, Comercio y Trabajo 1925-1927, Tipografía Galas, México, 1928, p. 511.

pendido sus actividades tanto por falta de materia prima, como por las condiciones políticas en que el país vivía. En esta situación, el 27 de noviembre de 1917, el presidente Carranza expidió el decreto que creaba las Juntas de Conciliación y Arbitraje. Sus puntos fundamentales son los siguientes: los gobernadores del Distrito y Territorios Federales citarán a obreros y empresarios para que nombren un representante y lo mismo hará el propio gobierno; si alguna de las partes se rehusa a nombrar representante dentro de los tres días establecidos, el gobernador lo designará. En la industria donde existan obreros sindicalizados y sean mayoría, ellos serán quienes nombren a su representante; si no hubiere sindicalizados o éstos fueren minoría, la elección será por mayoría de votos. Estos representantes integrarán las Juntas de Conciliación y Arbitraje y conocerán de los conflictos entre el capital y el trabajo.

Las juntas, continúa el decreto, tendrán el siguiente procedimiento: el mismo día que tengan conocimiento del conflicto el representante del gobierno convocará a la junta para que ésta notifique a los interesados que tienen tres días para presentar sus demandas, pruebas y argumentos; una vez cumplido esto, la junta concluirá las averiguaciones y emitirá su sentencia por mayoría de votos. Contra esta dictaminación no habrá más recurso que el de la responsabilidad. En el caso de que no se pueda llegar a la

conciliación y el problema sea un paro, las juntas señalarán en su fallo si el paro fue lícito o ilícito.

En el caso de los paros ilícitos constitucionalmente, el Ejecutivo está facultado para incautar y administrar esas empresas. Por el contrario, cuando la suspensión sea lícita los empresarios sólo podrán efectuarlo después de diez días de que la Junta de Conciliación y Arbitraje hubiere dictado su resolución, si esto no ocurriese así, los autores serán castigados con la pena mayor.<sup>2</sup>

## II. Las limitaciones de las juntas y los avances en materia laboral

La creación de un organismo avocado a conocer y resolver las dificultades entre el capital y el trabajo, fue rechazado por los patrones que lo consideraron carente de personalidad jurídica para someter a empresarios y obreros a su jurisdicción; para ellos las juntas eran simples oficinas de aveniencia libre y sus resoluciones no podían considerarse atendibles. Esta actitud fue apoyada por la Ejecutoria que emitió la Suprema Corte el 2 de noviembre de 1917, en donde declaró que las Juntas de Conciliación y Arbitraje sólo son autoridades de Derecho Público sin potestad ni fuerza para solucionar conflictos del trabajo imponiendo sus laudos.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> *Ibid.*, pp. 512 a 514.

<sup>3</sup> Lombardo Toledano, Vicente, *La libertad sindical en México*, Ediciones de la Universidad

Posteriormente, a medida que se iba consolidando el nuevo régimen y las mismas condiciones laborales se establecían de manera diferente, la reglamentación de las juntas iba adquiriendo una mayor efectividad, aun cuando fuera de manera incipiente. Sobre esta evolución son ilustrativas las leyes promulgadas por los gobiernos estatales en materia de trabajo y que adjuntamos al final del presente artículo.

Este avance sobre la legislación laboral tuvo que influir en la opinión de los jueces de la Corte Suprema de Justicia, así hasta 1923, las ejecutorias que dictaba esta institución sobre las juntas eran en el sentido de que las juntas no están establecidas para aplicar la ley y obligar al condenado a someterse a sus disposiciones, ni tienen facultad de aplicar la ley para dirimir conflictos de derecho ni para obligar a las partes a someterse a sus determinaciones. Otra ejecutoria decía que conforme a la Constitución, tanto trabajadores como patrones tienen derecho a negarse a someter sus diferencias a las juntas. O también que la fracción XXI del artículo 123 implícitamente declara que los laudos de las juntas no tienen la fuerza de la cosa juzgada,

Obrera de México, México, 1974, pp. 80 y 309. Para Lombardo los diputados constituyentes que redactaron el artículo 123, establecieron las Juntas de Conciliación y Arbitraje a semejanza de las belgas y francesas, que no son tribunales y sólo tienen por objeto prevenir y resolver los conflictos colectivos de trabajo por medios conciliatorios o por el arbitraje voluntariamente adquirido.

que al no poder ejecutar sus resoluciones de manera obligatoria, contra los actos que tiendan a ello, procede el amparo y por tanto, la pretensión de ejercitar coercitivamente sus resoluciones constituye un procedimiento carente de fuerza legal y es violatorio de las garantías individuales.<sup>4</sup>

Por el contrario, a partir de 1924 los criterios de la Corte Suprema de Justicia cambiaron radicalmente. Su opinión era que el arbitraje obrero es una institución oficial que tiene dos objetivos: primero, prevenir los conflictos entre el capital y el trabajo y, segundo, presentar a las partes bases para que esos conflictos puedan ser resueltos y las juntas no tienen el carácter de árbitros privados, sino públicos; no es la voluntad de las partes la que las organiza y establece, es la disposición de la ley. De no interpretarse en tal sentido la fracción XXI del artículo 123, las funciones de las juntas serían incompatibles, pues los obreros en cada caso tendrían que acudir a los tribunales del orden común para resolver las dificultades con los patrones.<sup>5</sup>

Este avance en la reglamentación de las relaciones laborales se debió principalmente a dos factores: el desarrollo de las organizaciones sindicales que incidió en el incremento de los

<sup>4</sup> Ejecutorias del 23 de agosto de 1918, del 2 de noviembre de 1917, del 23 de enero de 1919 y del 15 de febrero de 1919, citadas por Lombardo Toledano, *op. cit.*, p. 93.

<sup>5</sup> Lombardo quien cita estas ejecutorias, anota muchas más, todas en el mismo sentido. *Op. cit.*, pp. 93 y 94.

conflictos de fábrica y el fortalecimiento del régimen que obligaba a una intervención cada vez más frecuente en estos conflictos. A pesar de ello, las Juntas de Conciliación y Arbitraje pronto demostraron su incapacidad en relación con el desarrollo industrial de la época, pues eran organismos para tratar de resolver dificultades laborales a nivel del Distrito y Territorios Federales, pero carecían de capacidad jurídica para aquéllas que se presentaban en las zonas federales o en varios esta-

dos a la vez, esto es, una compañía que tenía centros de trabajo en diferentes estados y sus trabajadores le solicitaban una petición la cual ameritaba la intervención de la Junta de Conciliación y Arbitraje, jurídicamente la solución no comprendía a otros estados y sólo era estatal, es decir, de observancia exclusiva en la entidad donde se ubicaba la junta.

Esta irregularidad repercutía en sectores como petroleros, ferrocarrileros, mineros y en menor medida texti-



les. A esta deficiencia de tipo jurídico, se añade un problema político: en 1924 cuando Morones llega a la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, las Juntas de Conciliación fueron ocupadas en la parte obrera (y en ocasiones también en la parte gubernamental) por elementos de la C.R.O.M.; igualmente sucedió con los Inspectores de Trabajo, que eran los encargados de recabar la información para las juntas y no fueron pocas las veces que interpretaron los conflictos en función de la posición política de la C.R.O.M., dicho en otras palabras, basándose en su concepción colaboracionista con el capital y el gobierno.

Estos dos hechos se conjugaron en 1926 entre los ferrocarrileros, los cuales iniciaron un movimiento importante que en gran medida obligó al presidente Calles a emitir el decreto de federalización de las Juntas de Conciliación y Arbitraje como forma de resolver la deficiencia jurídica. Para comprender la dinámica que culmina en esta reglamentación de los conflictos laborales, vamos a reseñar muy brevemente los problemas en el sector ferrocarrilero a partir del gobierno de Calles.

### III. Los conflictos ferrocarrileros inducen a la federalización de las juntas de conciliación y arbitraje

#### 1) *Las principales tendencias sindicales entre los ferrocarrileros*

Los trabajadores ferrocarrileros esta-

ban adheridos a tres diferentes organizaciones: la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana (C.S.F.R.M.), la más numerosa e integrada por 28,000 agremiados; la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, que no obstante contar con 4,000 afiliados, era importante porque sus miembros movían los trenes, por último, estaban diferentes sociedades ferrocarrileras, adheridas a la C.R.O.M. que en 1925 formaron la Federación Nacional Ferrocarrilera y que sumaban 8,000 miembros.<sup>6</sup>

Desde su fundación, la C.S.F.R.M. se caracterizó por tener una práctica sindical diferente a la del sindicalismo colaboracionista, que dicho sea de paso, no tenía un peso determinante. En 1923 un sector importante de trabajadores de la C.S.F.R.M. apoyó a la rebelión militar de De la Huerta, lo que vino a acrecentar la rivalidad entre esta organización y la C.R.O.M. Después, a los pocos días de que Morones asumiera el cargo de Secretario de Estado, los ferrocarrileros de la Compañía Terminal de Veracruz, adheridos a la C.S.F.R.M., estallaron una huelga y el Departamento del Trabajo, cuyo Director era Reynaldo Cervantes Torres, la declaró ilegal por no cumplir los requisitos legales. Este hecho aislado pudiera parecer intrascendente, mas conociendo la política de Morones de acabar toda expresión de sindicalismo no cromista, cobra importancia.

<sup>6</sup> *Ibid.*, pp. 181-182.

2) *El reajuste de personal y la restitución a sus antiguos propietarios de los Nacionales de México*

Los trabajadores de los Nacionales de México afrontaban desde octubre de 1924 una petición de la Gerencia para reajustar personal. Al llegar Morones al citado Ministerio, formó una comisión encargada de estudiar la reglamentación del trabajo, los tabuladores salariales y la posibilidad de reajuste. En la comisión participaron trabajadores que suponemos eran cromistas, ésta terminó sus funciones en junio de 1925 y por acuerdo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el estudio fue revocado. Paralelamente, los ferrocarrileros de la C.S.F.R.M. expresaron su inconformidad con el reajuste y amenazaron con efectuar una huelga en todo el "sistema".

La respuesta combativa de los ferrocarrileros no era bien vista por el gobierno de Calles que como contraréplica pronunció un discurso abiertamente amenazador justo cuando estudiaba la restitución de las Líneas de los Ferrocarriles Nacionales de México a sus antiguos propietarios norteamericanos. "Informes que obran en el poder del gobierno. . . indican claramente que los procedimientos empleados por algunos elementos ferrocarrileros tienen su origen en actividades de carácter político, tendientes a crear dificultades a la actual administración, y la actitud inconsecuente

que han asumido no es sino un pretexto que emplean tratando de justificar la huelga que desde hace mucho tiempo han venido preparando, creyendo que al llevarla a cabo el gobierno torcerá sus propósitos cediendo a sus injustas pretensiones. Por esto se hace necesario que el elemento ferrocarrilero consciente sepa de una vez por todas que el gobierno está dispuesto a seguir su plan de economía y hacer el reajuste de ferrocarrileros, desatendiéndose de los resultados que pueda acarrear esta acción, toda vez que el programa obrerista del gobierno no está en pugna con la acción enérgica que habrá de desarrollar si desgraciadamente se ve obligado a ello; pero es preciso que conozca también el elemento sano de los ferrocarriles que la declaración de huelga implicará automáticamente, dada su condición de servidores del Gobierno Federal, la pérdida definitiva de empleos, cualesquiera que sean sus categorías y los gremios a que pertenecieren, substituyéndoles por personas que estén dispuestas a seguir la labor constructiva del gobierno, que, además, está dispuesto a reprimir con todo rigor los actos de sabotaje que se ejerzan si la huelga se declara".<sup>7</sup>

Según Rosendo Salazar, el cese comprendería 4,000 ferrocarrileros de las Líneas Nacionales conforme al plan de saneamiento económico intro-

<sup>7</sup> Salazar, Rosendo, *Historia de las Luchas Proletarias*, T.I., Editorial Avante, México, 1938, pp. 194-195.

ducido por el gobierno. El primer paso fue suspender a 300 trabajadores en la División Mexico-Querétaro.<sup>8</sup> El segundo fue aprobar el 12 de julio de 1925 el Reglamento de Trabajo entre los ferrocarrileros de las Líneas Nacionales.

3) *El conflicto en el sud pacífico y una circular de Morones a los gobernadores*

En septiembre del mismo año, estalló otro conflicto ferrocarrilero que evidenció las limitaciones de la Junta de Conciliación y Arbitraje. El problema se inició cuando trabajadores del Ferrocarril Sud Pacífico reclamaron a la empresa el cumplimiento de las garantías laborales que la Constitución de la República les otorgaba y la firma del contrato colectivo de trabajo. Después del forcejeo de rigor, en noviembre la empresa reconoció la personalidad jurídica de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros y firmó el contrato colectivo. Posteriormente hizo lo mismo con la Unión de Despachadores, Agentes y Telegrafistas ferrocarrileros del Sud Pacífico. Según el libro *La Industria, el Comercio y el Trabajo*, en el tratamiento de estos conflictos ferrocarrileros, los enviados de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo se enfrentaron a la oposición de algunas autoridades que pretendían conocer e intervenir en su solución.

<sup>8</sup> *Ibid.*, p. 195.

Ante esto y argumentando la necesidad de que los conflictos en los ferrocarriles no debían permanecer sin solución por tiempo indefinido, Morones giró una circular a todos los gobernadores el 28 de abril de 1926, en donde planteó los mecanismos para resolverlos. El documento en cuestión dice en lo esencial:

Ante los conflictos entre el capital y el trabajo que adquieran un interés general y sus consecuencias trasciendan al orden y a la seguridad pública, es deber imprescindible del Ejecutivo Federal, por medio de esta Secretaría, intervenir prontamente para resolver de manera prudente y justa todas las dificultades. Entre estos conflictos figuran principalmente los habidos en las empresas ferrocarrileras.

Con la puesta en vigor del artículo 123 constitucional, se limitó el radio de acción de esta dependencia para conocer y tratar los conflictos, más fue la conveniencia pública y el interés nacional por las que esta Secretaría conoció estos problemas, excluyendo a cualquier otra autoridad que constitucionalmente pudiera considerarse con derecho a conocer y resolver los conflictos de los trabajadores de vías.

Es muy difícil que un conflicto y especialmente una huelga, afecte sólo a la localidad, más bien este conflicto afectará a todo el sistema ferrocarrilero y repercutirá en los intereses generales de varios estados. ¿Qué sucedería en el caso de un conflicto ferrocarrilero a nivel de todos los estados y cuya



solución pretendiera cubrir solamente a los afectados, sin comprender el aspecto general del conflicto y sus diferentes puntos en que se desarrolla? ¿O de los distintos criterios para resolver un conflicto identificar cuál sería el mejor?

Por estas y otras razones técnicas en el ramo ferrocarrilero, esta Dependencia tiene el honor de hacer de su conocimiento señores gobernadores, el criterio oficial aquí expuesto, suplicándoles de la manera más atenta que en todos aquellos conflictos entre el capital y el trabajo en los cuales participan las empresas ferrocarrileras y que su servicio sea de interés nacional, el gobierno de su merecido cargo se sirva reportar el caso al Departamento de Trabajo para los efectos aquí expresados.<sup>9</sup>

Denominada por Ministerio de Ley, esta disposición "legal" facultó a la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo a resolver en forma exclusiva los conflictos del sector ferrocarrilero, afirmándose así los principios constitucionales para la intervención del gobierno federal en los problemas entre el capital y el trabajo. A este hecho importante políticamente, se le añade el que Morones era la máxima autoridad de la Secretaría para resolver problemas laborales y el más connotado dirigente del sindicalismo colaboracionista; así, es fácil imaginar la suerte de las organizaciones no cromistas al acu-

dir a dicha instancia. Por ello se afirma que con esta resolución las empresas tuvieron ciertas facilidades para la cancelación de contratos y el reajuste de personal en las líneas ferrocarrileras.

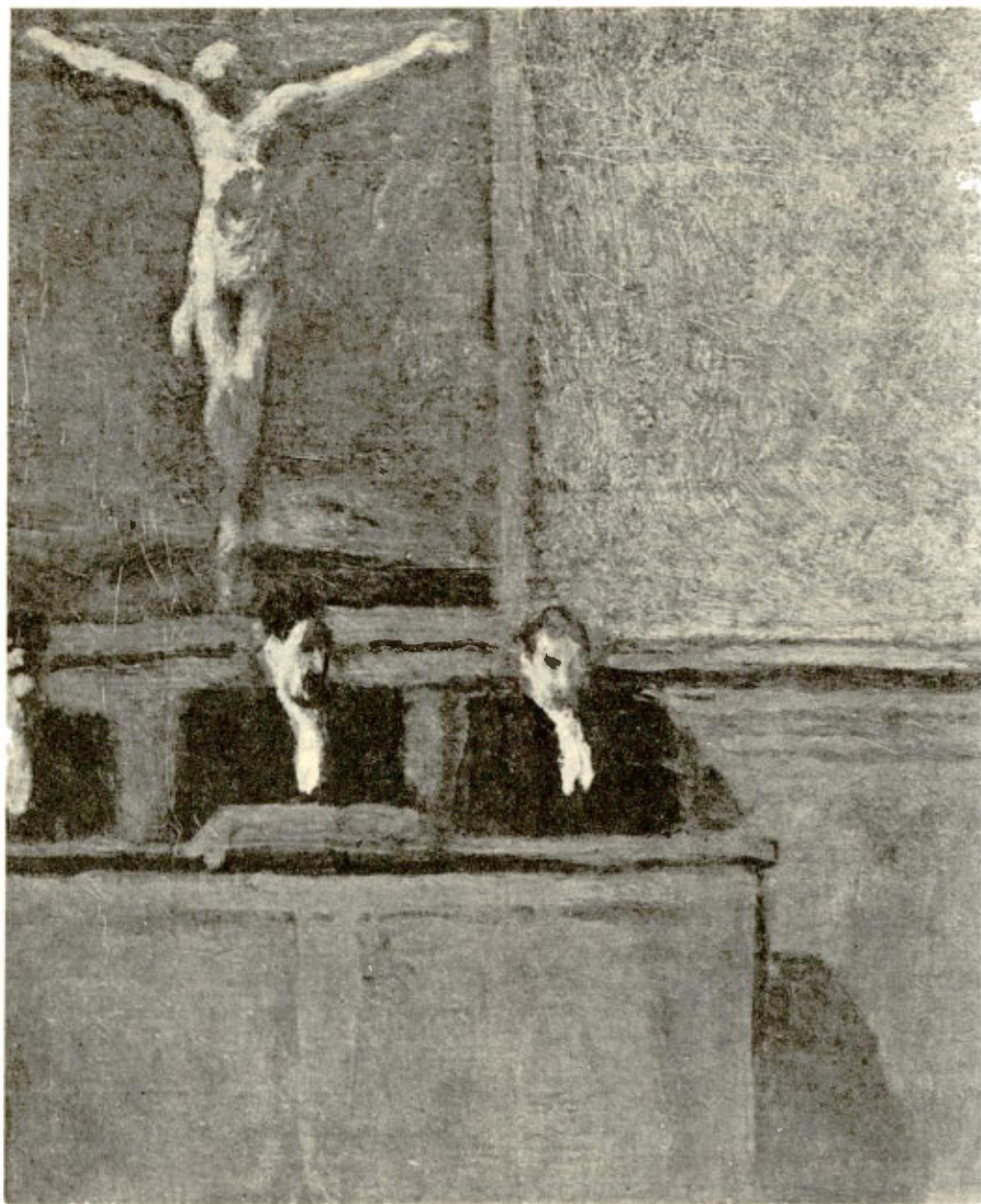
4) *El conflicto de los mecánicos de las Líneas Nacionales y la federalización de las Juntas de Conciliación y Arbitraje.*

El último y más potente golpe del binomio Calles-Morones contra los ferrocarrileros no cromistas se desarrolló de tal forma, que no sólo logró debilitar considerablemente a la C.S.F.R.M., sino también dio un importante paso en la federalización de las Juntas de Conciliación y Arbitraje. El conflicto estalló el 8 de noviembre de 1926 cuando los mecánicos suspendieron sus labores para protestar por las violaciones al Reglamento de Trabajo, las sanciones injustificadas, el atropello a trabajadores y el incumplimiento por la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de un fallo del Departamento del Trabajo paradójicamente, el 10 de noviembre Calles envió a la Cámara de Senadores una iniciativa de Ley para reglamentar el artículo 123 constitucional y ese mismo día, el Congreso de la Unión facultó al Poder Ejecutivo para crear la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.<sup>10</sup>

La C.S.F.R.M. manifestó a la opinión pública que su movimiento no

<sup>9</sup> *La Industria, el Comercio y el Trabajo*, pp. 79-83.

<sup>10</sup> Salazar, *op. cit.*, p. 241.



era contra trabajadores de otras organizaciones, ni contra la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo como afirmaban los dirigentes de la C.R.O.M., su lucha, decían, era contra la empresa e informaban que de no solucionar sus demandas, se recurriría a una huelga general de mecánicos. Por disposiciones "legales" y como los mecánicos huelguistas no habían dado el aviso correspondiente, la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo arbitró en el conflicto, invitando a las partes a resolver las dificultades en una reunión el 2 de diciembre. En ella, "los representantes de los Ferrocarriles y de la Unión de Mecánicos, firmaron acta en que expresamente la Unión, se comprometió a cancelar el aviso de huelga, obligándose la Empresa, a reinstalar en sus respectivos empleos, o indemnizando en su caso, a los trabajadores que hubiere separado injustificadamente, previas las investigaciones que por conducto de los Inspectores del Trabajo, se llevarían a cabo, obligándose igualmente la Secretaría de Industria, a que el día 4 del propio mes y año daría a conocer su resolución como árbitro, lo que se comprometieron a aceptar ambas partes".<sup>11</sup>

Mientras esta reunión se celebraba, mecánicos de otras ciudades se sumaron a la huelga, magnífico pretexto para que los informes de los Inspectores de Trabajo —cromistas— fallaran

en contra de la Unión de Mecánicos y de esta manera, el Departamento de Trabajo declaró ilegal el movimiento por violaciones a los acuerdos del 2 de diciembre. Los mecánicos rechazaron el fallo y la suspensión de labores se generalizó, ante lo cual la empresa, en abierto contubernio con Morones, empezó a contratar a esquiroleros cromistas para suplir a los huelguistas.

Como era común en conflictos en donde no participaba el sindicalismo colaboracionista, el Comité Central de la C.R.O.M. se dedicó a desprestigiar a los huelguistas, acusándolos de comunistas, anarquistas y de estar al servicio del capitalismo norteamericano con el fin de crearle problemas al gobierno. Esta posición, además de ser un apoyo al régimen, tendía a fortalecer a la organización cromista ferrocarrilera. Por su parte, la Unión Mexicana de Mecánicos solicitó amparo contra el fallo y les fue negado con el argumento de improcedente por haber aceptado el arbitraje de la Secretaría de Industria.<sup>12</sup>

Mas los ferrocarrileros no se cruzaron de brazos y en febrero de 1927, agrupados ya en la Confederación de Transportes y Comunicaciones, demandaron a la empresa de los Nacionales la resolución favorable de la huelga de mecánicos, el arreglo de los ajustes pendientes y la suspensión a las violaciones al Reglamento de Trabajo, de no acceder a tales demandas, en un

<sup>11</sup> *La Industria, el Comercio y el Trabajo*, p. 97.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 98.

plazo de diez días —conforme a la ley— se realizaría la huelga.<sup>13</sup> La empresa respondió que una de las demandas ya estaba resuelta, otra se encontraba en estudio y en cuanto a la huelga, ya había sido fallada.<sup>14</sup>

Con el ánimo de “resolver” el conflicto y por atribuciones legales, la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo volvió a citar a una reunión de aveniencia a las partes, invitándolas a presentar pruebas para discutir y solucionar el conflicto. Presidiendo la sesión, Morones propuso algunas concesiones, pero se mostró renuente a tocar el punto de la huelga de mecánicos, por considerar que ese problema ya había sido dictaminado. Los trabajadores, por su parte, una vez más se negaron a aceptar el fallo y la reunión se entrampó en este punto, hasta que el Jefe del Departamento de Trabajo, Reynaldo Cervantes Torres, preguntó a los trabajadores cuáles eran las organizaciones que los apoyaban, pues la empresa había recibido una comunicación en la que 15 de las 18 organizaciones que formaban la Confederación de Transportes y Comunicaciones se desistían del movimiento. Los trabajadores refutaron esta afirmación pero la reunión estaba bastante viciada para llegar a un arreglo y las pláticas se suspendieron.<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Salazar, R., *op. cit.*, p. 256.

<sup>14</sup> *La Industria, el Comercio y el Trabajo*, p. 99.

<sup>15</sup> *Ibid.*, pp. 100-101 y Salazar, R., *op. cit.*, pp. 261-262.

Ante la intransigencia de la empresa y el gobierno, los ferrocarrileros de la Confederación de Transportes y Comunicaciones respondieron con la huelga general en la mayor parte del sistema. Los dirigentes de la C.R.O.M. contestaron a esta acción con un llamamiento a todos los agremiados para tratar de sofocar la huelga por todos los medios posibles; la empresa también hizo lo suyo contratando esquirolles —cromistas para evitar que se sumaran al movimiento— para suplir a los huelguistas. Un tercer elemento en contra de los ferrocarrileros de la C.T. y C. fueron las provocaciones que originaron violentos enfrentamientos, lo que facilitó la acción del ejército y la policía para encarcelar a los dirigentes de la Confederación de Transportes y Comunicaciones. Entre ellos destaca la detención de Hernán Laborde, quien fue confinado a la cárcel militar de Santiago Tlaltelolco. Por último, la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, declaró ilegal el movimiento por considerar que sólo apoyaban a los huelguistas tres de las 18 organizaciones de la C.T. y C. y por violaciones a la fracción XVIII del artículo 123 constitucional.<sup>16</sup>

De esta manera, todas las instancias de la sociedad, incluyendo la

<sup>16</sup> Salazar, R., *op. cit.*, pp. 264-265; *La Industria, el Comercio y el Trabajo*, p. 103 y Carr, Barry, *El Movimiento Obrero y la Política en México, 1910-1929*, Ed. Sep-setentas, México, 1976, T. II, p. 20.

prensa, se orquestaron en contra del combativo gremio ferrocarrilero, quien como último recurso solicitó amparo ante el Juez Tercero Supernumerario de Distrito por el fallo emitido. Inesperadamente, el juez se los concedió argumentando que la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, no era la autoridad competente para conocer las dificultades y conflictos del trabajo y conforme al artículo 123 constitucional, quienes deberían fallar eran las Juntas de Conciliación y Arbitraje y en este caso una Federal de Conciliación y Arbitraje.<sup>17</sup>

Es fácil imaginarse la sorpresa que ha de haber causado tal sentencia al Ministro Morones, pues no tan sólo invalidaba el fallo emitido sobre este movimiento, sino la función de árbitro que la Secretaría se había adjudicado a través de la supuesta disposición legal denominada "Ley por Ministerio". Como la cuestión era de principios, había que hacer todo lo posible para recuperar el prestigio de árbitro y toda su connotación política, derrotando al movimiento mismo. El primer paso fue apelar ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación para que revisara la sentencia, lo que significó un breve respiro para los ferrocarrileros.

Esta situación volvió a poner en el tapete de la discusión la legalidad del gobierno para arbitrar en los conflictos laborales. Aunado a esto, el Senado

que había facultado al Ejecutivo para organizar la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, también resolvió que éstas "debían ser motivo de una Ley especial y no formar parte de la reglamentación del Artículo 123".<sup>18</sup> Esto provocó un nuevo estudio al respecto por parte del Ejecutivo Federal y así, el 17 de septiembre de 1927, se expidió el Decreto Presidencial por medio del cual se creó la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, que en lo esencial dice:

A fin de que tenga su exacto cumplimiento lo mandado en la Ley de Ferrocarriles del 24 de abril de 1926; de la Ley del 6 de mayo de 1926 que federalizó la energía eléctrica; de la Ley de Petróleo del 26 de diciembre de 1925 y la Ley de Industrias Minerales que declara de jurisdicción federal todo lo relativo a dichas industrias y obedeciendo a la necesidad de reglamentar la resolución de los conflictos de trabajo que surjan en zonas federales "he tenido a bien expedir el siguiente decreto": Artículo 1o. Se establecen la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje con residencia en esta ciudad, las Regionales de Conciliación en donde sean necesarias. Artículo 2o. La Junta Federal tendrá por objeto prevenir y resolver conflictos colectivos o individuales entre patronos y obreros. Artículo 3o. La intervención de la Junta se hará extensiva a: zonas federales; en problemas que se susciten en in-

<sup>17</sup> *La Industria, el Comercio y el Trabajo*, p. 103

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 527.



industrias cuya explotación sea motivo de contrato federal; en los conflictos que abarquen dos o más estados o un estado y las zonas federales y, en los casos en que la mayoría de los representantes de una industria y los trabajadores del ramo, hayan delegado jurisdicción expresa al gobierno federal. Artículo 4o. La Junta Federal quedará integrada por igual número de representantes de los obreros y de los patrones y uno que nombrará la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo. Artículo 5o. Se faculta a la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, para que a la mayor brevedad posible expida el reglamento que norme el funcionamiento de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.<sup>19</sup>

Previa elección de representantes, la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje inició sus labores el 1o. de octubre de 1927. Inmediatamente los Ferrocarriles Nacionales le solicitaron que dictaminara sobre la huelga declarada por la C.T. y C. y el día 4 de octubre la Junta Federal emitió su laudo, declarando que la huelga no debía considerarse como una huelga propiamente, sino como una suspensión de labores de acuerdo al Reglamento de Trabajo y por lo tanto, no procedía la petición de la C.T. y C.; ésta demandó una nueva audiencia, en donde ambas partes declararon someterse al arbitraje de la Junta, quien volvió a fallar como abandono

de labores y una vez más, la C.T. y C. se amparó ante la Corte Suprema de Justicia.

Finalmente la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje falló en contra de los combativos mecánicos de las Líneas Nacionales y de esta manera, el nuevo organismo institucional inició sus actividades favoreciendo al sindicalismo colaboracionista de la C.R.O.M.

### A manera de conclusiones

Enmarcada en un periodo de creación de instituciones, la federalización de las Juntas de Conciliación y Arbitraje vino a ser la primera de una serie de modificaciones en materia laboral que los gobiernos post revolucionarios han implementado en su perspectiva de adecuar la reglamentación de las relaciones capital trabajo. Al igual que la Ley Federal del Trabajo o las reformas que crearon el Apartado "B" del 123 constitucional, con la federalización de las Juntas se han reglamentado los conflictos laborales de tal forma que la intervención del gobierno es cada vez mayor. Esta tendencia a institucionalizar la lucha de los trabajadores con ordenamientos jurídicos, ha servido también para fortalecer aún más al sindicalismo colaboracionista, vale decir, se ha manifestado en la esfera de lo político. Esto se evidenció en el primer fallo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje que permitió a los trabajadores cromistas usur-

<sup>19</sup> *Ibid.*, pp. 527-529.

par puestos de trabajo de aquellos ferrocarrileros que habían luchado | contra el reajuste y por el cumplimiento del Reglamento de Trabajo. A

### PROMULGACION DE LEYES ESTATALES EN MATERIA DE TRABAJO

24 de julio de 1916.	Ley sobre accidentes del trabajo del estado de Zacatecas.
septiembre de 1917.	Ley del Trabajo del estado de Tabasco.
diciembre de 1917.	Ley del Trabajo del estado de Campeche.
14 de enero de 1918.	Ley del Trabajo del estado de Veracruz.
mayo de 1918.	Ley del Trabajo del estado de Chiapas.
15 de octubre de 1918.	Ley sobre indemnizaciones por accidentes sufridos en el trabajo del estado de Sonora.
16 de octubre de 1918.	Ley del Trabajo del estado de Nayarit.
12 de abril de 1919.	Ley del Trabajo y de la Previsión Social del estado de Sonora.
23 de junio de 1920.	Ley del Trabajo y de la Previsión Social del estado de Sinaloa.
13 de octubre de 1920.	Ley Reglamentaria del Artículo 123 Constitucional del estado de Coahuila.
10. de septiembre de 1921.	Ley del Trabajo del estado de Michoacán.
14 de noviembre de 1921.	Código del Trabajo del estado de Puebla.
10 de abril de 1922.	Código del Trabajo del estado de Yucatán.
abril de 1922.	Código del Trabajo del estado de San Luis Potosí.
27 de julio de 1922.	Ley del Trabajo del estado de Chihuahua.
15 de diciembre de 1922.	Ley Reglamentaria del Trabajo del estado de Querétaro.