

nacional del país, por el otro los acreedores imperialistas salieron ganando; a partir de la nacionalización tenían un deudor más solvente que la empresa en bancarrota. Sea de ello lo que fuere, el caso es que pocos meses después de nacionalizados, los ferrocarriles fueron entregados al sindicato de la rama (Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana) para que los administrara.

En el tiempo que lleva de funcionar la administración obrera de los ferrocarriles se ha visto que las organizaciones de este tipo tienen serios aspectos negativos para el movimiento obrero. Los administradores son de hecho los líderes reformistas. Convertidos estos señores en administradores de una gran empresa dentro del sistema capitalista, se han transformado en muchos casos en un auxiliar para la explotación de los trabajadores. Se ha visto, así, que en ocasiones no han cumplido ni siquiera los mandatos legales o las prescripciones contractuales que provocaron la huelga de que arriba se habló. Además, con el objeto de obtener utilidades que sirvan para amortizar la deuda de los ferrocarriles, se ha intensificado en algunos casos el ritmo y aun aumentado el tiempo de trabajo (sin el correspondiente pago extra) de los obreros. Además de estas anomalías de orden meramente proletario, se ha incurrido en el error de no destinar las utilidades logradas al mejoramiento de las vías y del equipo, cosas ambas que constituyen una verdadera necesidad nacional, ya que en la economía del país los ferrocarriles constituyen un nervio de importancia vital. En esta forma ha sido posible obtener en el primer año de administración obrera una utilidad de varios millones de pesos, haciéndose un abono de 20 millones a los acreedores imperialistas. Pero de esta manera se ha debilitado la confianza que los ferroviarios tenían en sí mismos como administradores y, sobre todo, como realizadores de su propio mejoramiento. No es posible decir hasta qué punto haya contribuido tal cosa a la frecuencia de los últimos accidentes ferroviarios. Lo cierto es que tanto por estos accidentes cuanto por no haberse mejorado el servicio (vías, equipo, etc.), los portavoces de la reacción han encontrado pretextos para descreditar a la administración obrera.

Sin embargo, y entre todos los aspectos negativos señalados, se destaca un hecho importante: la administración obrera de los ferrocarriles se ha mostrado, desde el punto de vista técnico, por

lo menos tan eficiente como cualquiera otra de tipo burgués; ha cometido el error de proceder como si se tratara de una administración capitalista común y corriente, en la que el principal objetivo radica en la obtención de utilidades, sin parar en los medios. Y a fe que ha obtenido tales utilidades, según antes se dijo, demostrando así a la burguesía que financieramente hablando no puede considerársela como inepta o inferior a ella. Aunque esto sea condenable en una administración obrera que ha olvidado que nunca ni en ningún caso puede convertirse en instrumento de opresión de los trabajadores, es necesario tomar en consideración que la cuantía de las utilidades indica que buena parte de ellas se debe al mejoramiento en la gestión administrativa.

En todo caso, el que no se haya logrado mejorar más la administración, y el que en el aspecto obrero se haya desnaturalizado la dirección del sindicato, convirtiéndose exactamente en lo contrario de lo que debería ser, se debe a tres hechos fundamentales: 1o., a que dentro del sistema capitalista ni siquiera una industria administrada por la clase obrera puede escapar a las leyes de la economía burguesa; 2o., a que se trata de una empresa en bancarrota; y 3o., a que la expropiación fué de tipo capitalista, esto es, con indemnización.

## LA ADMINISTRACION MIXTA DEL PETROLEO

Contrastando con la forma en que fueron nacionalizados los Ferrocarriles Nacionales de México, la expropiación del petróleo constituyó un auténtico episodio de la lucha de un país débil por su liberación nacional; en contra, por añadidura, del sector más agresivo y poderoso del imperialismo. Además, en este caso no se trataba de un negocio en bancarrota, sino de una industria floreciente que desde varios años atrás producía pingües utilidades. Contrastando también con los ferrocarriles, en este caso no se entregó por completo la administración a la responsabilidad del sindicato obrero. En la industria del petróleo el gobierno no sólo conservó en sus manos la propiedad de la empresa, sino además su administración.

En el primer momento el Estado aceptó de buen grado el ofrecimiento que le hizo el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana para hacerse cargo de la administra-