

La labor social del ferrocarril de pasajeros y su cancelación

- Oscar Abraham Rodríguez Castillo y José Eugenio Lazo Freymann

Durante la década de los 80 se derrumbó estrepitosamente el modelo económico mexicano basado en el nacionalismo y el proteccionismo, que desde la década anterior había dado muestras de desgaste. La bancarrota de la economía nacional obligó al presidente Miguel de la Madrid (1982-1988) poner en marcha la apertura del mercado y la adopción del modelo económico neoliberal. Este nuevo modelo exigió el adelgazamiento del Estado-Empresario, en consecuencia, la mayoría de las paraestatales, empresas administradas por el gobierno, pasaron a manos de la iniciativa privada nacional y extranjera.

En medio de este contexto se quitaron los candados constitucionales que abrieron la puerta a la privatización de FNM, a través de la modalidad de concesiones. Los nuevos concesionarios concentraron su atención en el servicio de carga, obviando el de pasajeros por su baja rentabilidad. De esa forma, se puso fin a la "labor social" de los ferrocarriles, como los trabajadores de la paraestatal llamaban a los trenes de pasajeros, debido al bajo costo del pasaje.

En este sentido, el presente artículo narra las condiciones en que operaban los trenes de pasajeros, así como su cancelación durante la década de los 90, previo a la concesión de la red ferroviaria. Para ello, además de consultar bibliografía sobre el tema, se realizaron entrevistas a ex ferrocarrileros de las secciones sindicales 19 y 36, ambas con sede en Monterrey.

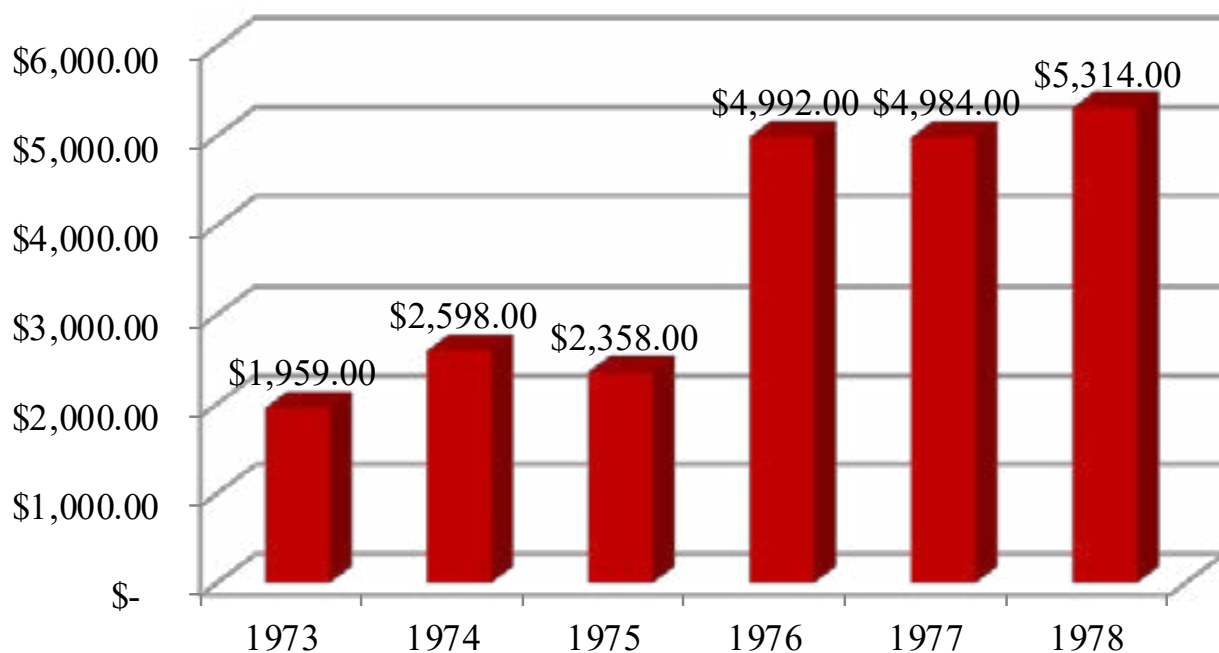
Números rojos en Ferrocarriles Nacionales de México

Durante la segunda mitad del siglo XX, las condiciones de operación de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) eran preocupantes. La empresa prácticamente operó en números rojos durante la mayor parte de su historia, requiriendo del erario federal para compensar las pérdidas. La gráfica muestra la crisis crónica de la paraestatal. Entre 1973 y 1978, la empresa tuvo pérdidas millonarias año tras año.

La precariedad de las finanzas de Ferrocarriles (como suelen referirse a la empresa sus ex trabajadores) y las deficiencias en el sistema ferroviario se debieron, en parte, a que la inversión pública dio preferencia a la construcción de carreteras, descuidando la conservación y expansión de las vías férreas. Prueba de ello fue la reducción de la inversión federal en el transporte ferroviario que en 1960 fue de 16.4%, mientras que en 1984 fue tan sólo del 3.3 por ciento. Si a esto se agrega las pérdidas provocadas por una administración deficiente y la corrupción que, según estimaciones del Movimiento Sindical Ferrocarrilero, opositor al sindicalismo oficial, representaban el 60% del total, podemos comprender que la situación era crítica.

Las tarifas reducidas impuestas por el gobierno mexicano con el objetivo de incentivar la actividad productiva fueron otra de las causas que mermaron la rentabilidad del servicio. El jefe de estación José

Perdidas de los ferrocarriles en millones de pesos



Luis Yruegas menciona que recibía frecuentemente circulares para informarle de la reducción de tarifas en el flete de ciertos productos, tarifas muy por debajo del costo del servicio:

¡Rebajaban mucho hasta el punto que era casi in-costeable manejarlo! Pero con tal de dar garantías a la industria aquí en Monterrey, sobre todo a las industrias... iban los dueños de las industrias con el gerente de tráfico de carga y «oiga, necesitamos que nos rebajen». Por ejemplo, la Fundidora, traer de Durango, del cerro del Mercado todo el material... «pues es muy caro todo lo que se está cobrando, bájele», y le rebajaban. ¿Por qué rebajaban? El maíz se le subsidiaba porque era consumo nacional para la población. Pero el mineral, ¿Por qué le rebajas? Se hacían negociazos tremendos.

Lo anterior muestra la idea arraigada entre los trabajadores de FNM sobre el servicio social del ferrocarril, y hasta cierto punto, una ideología de clases, pues la molestia de José Luis no es por los subsid-

ios en sí, sino porque a diferencia del maíz u otros productos de consumo popular, se otorgaban a productos que no representaban un beneficio para la población. Además, la iniciativa privada tenía la solvencia para cubrir la tarifa regular.

Así mismo, Ferrocarriles tenía convenios con otras paraestatales conocidos como "intercambio de servicios". Así, Pemex y CFE por ejemplo, pagaban mediante "firma" algunos de los fletes, lo cual consistía en un trueque de servicios. Pemex proporcionaba combustible y CFE postes de madera, aunque no siempre este intercambio compensaba el servicio prestado.

Aunado a lo anterior, la mayor parte del equipo rodante estaba obsoleto o era de segunda mano. La falta de modernización de los equipos ocasionaba retrasos en el servicio debido a descomposturas que se presentaban en el camino. Sergio Ortiz Hernán presentó algunas cifras que evidenciaron las deficiencias en los activos de FNM en 1986:

- **69.1%** de las locomotoras en funcionamiento
- **El promedio de fallas** en el camino fue de **1,183 por mes.**
- **763** locomotoras con reparación general diferida
- **458** locomotoras averiadas
- **12%** de los carros fuera de servicio

Lo anterior repercutió en la eficiencia operativa tanto para el servicio de carga como el de pasajeros. La insuficiencia del transporte ferroviario llegó a tal grado que en 1979 había en el puerto de Tampico barcos con más de un mes y medio esperando a ser descargados, cuando el tiempo habitual era de veinte días. En resumidas cuentas, *“Nacionales tenía lo que tenía y con eso hacía milagros”*.

Otro factor que dificultó la modernización de FNM fue la relación de la empresa y su sindicato. La resistencia del sindicato a la introducción de mejoras tecnológicas se debió a que éstas ocasionarían la pérdida de plazas. En virtud de su posición estratégica, los ferrocarrileros tenían la fuerza para oponerse a las medidas tomadas por la empresa. Un caso que ilustra esto se presentó en 1978, cuando el entonces director de FNM, Luis Gómez Zepeda, habló sobre la adquisición de un equipo de microondas que mejoraría la comunicación en el sistema ferroviario. Los telegrafistas al ver en riesgo su trabajo, amagaron con irse a huelga.

Pero el exceso de personal y el atraso tecnológico no pasó desapercibido por los trabajadores. El maquinista Mario Gaytán, por ejemplo, compara a FNM con la Fundidora de Monterrey, señalando que ambas empresas otorgaban muchas prestaciones que no correspondían a las ganancias de las mismas. Así mismo, agregó que había mucho tiempo muerto y baja productividad. Ya fuera por la falta de recursos o la resistencia de los trabajadores, lo cierto es que FNM presentaba un profundo rezago tecnológico.

Labor social

En este marco operaban los ferrocarriles de pasajeros, cuyo servicio era considerado por los ferrocarrileros como una “labor social”. Para ellos dicha labor estaba por encima de los intereses económicos de la paraestatal. Pero ¿en qué consistía esta labor social? Básicamente en dos cosas: tarifas económicas y disponibilidad.

Por tanto, la función del ferrocarril de pasajeros era proporcionar un medio de transporte económico a los habitantes de comunidades rurales de escasos recursos y que, en algunos casos, no disponían de otros medios de transporte público, a causa de su lejanía respecto a la carretera principal.

El costo del pasaje en tren resultaba mucho más económico que el carretero. Por ejemplo, a mediados de los 60, viajar de Candela a Monterrey en autobús costaba \$15.00, mientras por tren era de apenas \$5.60. La diferencia era considerable, lo cual beneficiaba principalmente a la población de bajos ingresos. En la tabla siguiente se incluye más información sobre los costos del transporte ferroviario.

Tabla Costo del pasaje 1960

Monterrey a:	Viaje Redondo	
	Primera	Segunda
Montemorelos	\$ 10.55	\$ 6.90
Linares	\$ 15.85	\$ 11.10
Cd. Victoria	\$ 32.90	\$ 22.80
Tampico	\$ 55.80	\$ 39.00
México	\$ 148.15	\$ 99.80

Por otro lado, para algunas poblaciones el ferrocarril era el único medio de transporte público disponible. Basta ubicar en google maps las comunidades Estación Vaqueros, Estación Terán y Estación Huerta ubicadas al sur de Nuevo León para observar que la carretera principal más cercana a dichas poblaciones se encuentra una distancia mayor a 5 kilómetros.

Además de la labor social, los ferrocarrileros recuerdan con nostalgia la convivencia que había con la gente en algunas estaciones de pasajeros. Esta cercanía se acrecentó con el paso del tiempo, tal como lo describe Cristóbal: "Como ya durábamos muchos años ahí, ya teníamos mucho conocido ahí y sabíamos quien viajaba, y por no dejarlos, ahí los esperábamos y ocupábamos ese tiempo muerto que había, por decir en Linares".

También tienen muy presente los productos típicos que se comercializaban en cada estación: escobas en Cadereyta; costales de naranja en Montemorelos; dulces y carne en Linares; quesos y chorizos

en Santa Engracia; en fin, una variedad de productos elaborados a la manera tradicional, difíciles de conseguir en Monterrey. Por eso, menciona Mario Gaytán, cuando era asignado al tren de pasajeros de Tampico su esposa le decía: "oye, te traes una pierna de puerco, te traes esto, te traes lo otro.... ¡Oh, que caray! Sí".

El único problema del servicio de pasajeros era el exceso de pasaje, provocado por una administración deficiente aunada a la escasez de equipo rodante y la prioridad que se le dio al servicio de carga. Irónicamente, la empresa justificó la cancelación de este servicio, argumentando falta de pasaje.

Pero los ferrocarrileros sabían que tal afirmación era falsa, no obstante, eran conscientes de la baja rentabilidad del servicio pese a la abundancia del pasaje. José Luis Yruegas, quien fue jefe de estación, lo tiene muy claro, simplemente "era *incosteable porque cobraban muy barato, para que sea costeable hay que cobrar muy caro*", y agrega, "si lo quieres ver como un servicio social ponlo, pero como negocio no".

Citas:

- Palacios Hernández, Lylia Isabel, "Crecimiento y Diversificación del a Gran Industria en Monterrey, 1970-1982", tesis de maestría en Metodología de la Ciencia, Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León, 2000, p. 79.
- Lorenzo Meyer, *La Segunda muerte de la Revolución Mexicana*, México, Cal y Arena, 1992, pp. 223-227.
- "Transportes. Ferrocarriles Nacionales: Un sistema todavía descarrilado", *Expansión, la revista de negocios de México*, núm. 267, 1979, México, p. 35.
- "Ferrocarriles: cambio de vía en busca de la modernidad", *Comercio Exterior*, núm. 6, junio, 1995, México, pp. 444-445.
- "El Estado y el agro ¿más o menos? ¿Quién dijo que el transporte no avanza? Los ferrocarriles, al menos, no", *Expansión, la revista de negocios de México*, núm. 281, diciembre, 1979, México, p. 6.
- José Luis Yruegas Moya, entrevista realizada por Oscar Rodríguez y Eugenio Lazo, Monterrey, Nuevo León, 23 de julio de 2018.
- Mario Martínez Gaytán, entrevista realizada por Oscar Rodríguez y Eugenio Lazo, Monterrey, Nuevo León, 20 de julio de 2018.
- Sergio Ortiz Hernán, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1988, p. 292.
- "Transportes. Ferrocarriles Nacionales: Un sistema todavía descarrilado", *Expansión, la revista de negocios de México*, núm. 267, 1979, México, p. 37.
- Ramiro Alcalá, entrevista realizada por Oscar Rodríguez y Eugenio Lazo, Monterrey, Nuevo León, 4 de agosto de 2018.
- Cristóbal Soto González, entrevista realizada por Oscar Rodríguez y Eugenio Lazo, Monterrey, Nuevo León, 23 de julio de 2018.

