

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA

U. A. M. IZTAPALAPA BIBLIOTECA

IZTAPALAPA

TESINA

147539

SINDICALISMO Y MODERNIZACION FERROCARRILERA 1988-1994

GABRIELA

VILLUENDAS

MENDOZA

✓ Ciencia Política
CSH

ASESOR: PROFESOR ENRIQUE GARCIA MARQUEZ

1993

CAPITULO IV

U. A. M. IXTAPALAPA BIBLIOTECA

PROCESO DE TRABAJO

4.1	Las cinco ramas de trabajo y organización interna de cada una -----	87
4.1.1	-Rama de alambres -----	88
4.1.2	-Rama de oficinas -----	89
4.1.3	-Rama de talleres -----	90
4.1.4	-Rama de trenes -----	91
4.1.5	-Rama de vía y Conexos -----	93
4.1.6	-Rama de Coches dormitorio y Conexos -----	93
4.2	Derechos de los trabajadores (Contrato Colectivo de Trabajo) -----	94
4.2.1	Salarios -----	99
	Comentarios -----	100

CAPITULO V

ORGANIZACION SINDICAL

5.1	Datos estadísticos del trabajadores -----	102
5.2	Leyes que rigen al S.T.F.R.M. y la empresa (estatutos) -----	105
5.3	Política interna del Sindicato -----	111
5.3.1	-Rama de alambres -----	117
5.3.2	-Rama de oficinas -----	118
5.3.3	-Rama de talleres -----	119
5.3.4	-Rama de trenes -----	119
5.3.5	-Rama de vía y Conexos -----	120
5.3.6	-Rama de Coches dormitorio y Conexos -----	120
5.4.	Problemática en las limitaciones de los representantes sindicales -----	120
	Comentarios -----	122

CAPITULO VI

EMPRESA-SINDICATO

6.1	Posición de la Empresa ante el Sindicato -----	125
6.2	Posición del Sindicato ante la Empresa -----	125
6.3	Problemática -----	126
6.4.	En que medida beneficia y a quienes perjudica -----	129

BIBLIOGRAFIA

1-111-75

PLATEA

SINDICALISMO Y MODERNIZACION FERROCARRILERA 1988-1994

111

INDICE

Introducción -----	3
--------------------	---

U. A. M. IZTAPALAPA BIBLIOTECA

C A P I T U L O I

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO (1870-1982)

1.1 Historia del Ferrocarril -----	7
------------------------------------	---

C A P I T U L O I I

HISTORIA DEL SINDICATO (STFRM) (1933-1990)

2.1 Orígenes del Sindicato -----	24
2.1.1 Paros y Huelgas -----	29
2.1.2 La huelga de 1958 con Demetrio Vallejo -----	31
2.1.2.1 Problemática resultante de 1958-----	44
Comentarios -----	45

C A P I T U L O I I I

MARCO DE LA PLANEACION (1988-1991)

3.2 Política del gasto de la administración del sector ferroviario-----	48
3.3 Programa de Modernización -----	49
3.3.1 Objetivos y estrategias para el Sector Ferroviario ---	63
3.3.2 Proceso de ordenación estructural -----	76
3.3.3 Logros obtenidos -----	84

CAPITULO IV

U. A. M. IZTAPALAPA
BIBLIOTECA

PROCESO DE TRABAJO

4.1	Las cinco ramas de trabajo y organización interna de cada una -----	87
4.1.1	-Rama de alambres -----	88
4.1.2	-Rama de oficinas -----	89
4.1.3	-Rama de talleres -----	90
4.1.4	-Rama de trenes -----	91
4.1.5	-Rama de vía y Conexos -----	93
4.1.6	-Rama de Coches dormitorio y Conexos -----	93
4.2	Derechos de los trabajadores (Contrato Colectivo de Trabajo) -----	94
4.2.1	Salarios -----	99
	Comentarios -----	100

CAPITULO V

ORGANIZACION SINDICAL

5.1	Datos estadísticos del trabajadores -----	102
5.2	Leyes que rigen al S.T.F.R.M. y la empresa (estatutos) -----	105
5.3	Política interna del Sindicato -----	111
5.3.1	-Rama de alambres -----	117
5.3.2	-Rama de oficinas -----	118
5.3.3	-Rama de talleres -----	119
5.3.4	-Rama de trenes -----	119
5.3.5	-Rama de vía y Conexos -----	120
5.3.6	-Rama de Coches dormitorio y Conexos -----	120
5.4.	Problemática en las limitaciones de los representantes sindicales -----	120
	Comentarios -----	122

CAPITULO VI

EMPRESA-SINDICATO

6.1	Posición de la Empresa ante el Sindicato -----	125
6.2	Posición del Sindicato ante la Empresa -----	125
6.3	Problemática -----	126
6.4.	En que medida beneficia y a quienes perjudica -----	129

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION

El Proyecto de investigación se enfocará a un análisis sobre la organización y estructuración del sistema en que operan los aspectos económico, político y social del sector ferroviario; asimismo, se analizará la influencia del sector en el marco más amplio de sus relaciones con el aparato productivo, político y social, además de explorar su papel como factor indisoluble en la potencialidad del desarrollo general de la Nación.

La tesina constará de seis capítulos que abordarán y resaltarán lo trascendente del pasado, presente y futuro del sector Ferroviario y sus trabajadores, destinado a prever las posibles orientaciones del sector en el devenir probable y deseable.

En los capítulos I y II expondré la evolución de los Ferrocarriles Nacionales de México a partir de 1870, década tras década hasta 1991. Breve antecedente histórico que hable desde la Reforma y explicita la labor precursora del Presidente Lic. Benito Juárez en el desarrollo de los caminos, así como el estado que guardan los Ferrocarriles.

En la época del Porfirismo expondré el impulso que dio el régimen a las inversiones extranjeras y su claro avance en la expansión del sector Ferroviario.

También hablaré del período histórico de la revolución, la función desempeñada por el transporte ferroviario durante la lucha armada, y el deterioro sufrido en la infraestructura sectorial. La época de los gobiernos revolucionarios constará de tres partes: En los primeros años, la modernización Nacional y la problemática

del crecimiento a partir de 1923, estos serían: a) La reconstrucción del país y la Nacionalización Ferroviaria; b) El avance de los Ferrocarriles, y c) La transformación institucional a nivel sectorial.

En cuanto al sindicato, presentaré la organización y el sistema utilizado para la dirección de las masas.

El problema del Charrismo, características, causas, y el marasmo como resultado del movimiento ferrocarrilero de 1958 - 1959 que de manera muy decisiva ha influido en el descontento de los trabajadores y de los que realmente han sido líderes sindicales (Demetrio Vallejo).

De aquí se analizarán los logros obtenidos en las exigencias de sus derechos a través de los paros y huelgas, que a la fecha se han dado, así como el decaimiento de la eficiencia del Sindicato .

En los siguientes Capítulos III y IV, hablaré del objetivo fundamental, de la tesina la cuál ofrecerá una descripción genérica del esquema nacional de transporte a lo largo de la administración del Presidente Carlos Salinas de Gortari, en cuanto al plan de modernización estipulado por el ex-presidente Miguel de la Madrid Hurtado en el Plan Nacional Democrático (PND) 1982.

- a) El marco para la planeación democrática;
- b) Conformación del sistema de transporte en 1988;
- c) Cómo, dónde, cuáles fueron los logros obtenidos en el periodo 1988 - 1991 alcanzados en la materia, y cuales se prevén a futuro.

a).- Se establecerá el contexto general de la infraestructura del transporte nacional como punto de partida de las decisiones adoptadas por la presente administración federal (C.S.G.).

Se explicarán las principales características de la red, los problemas más relevantes del sector y en consecuencia, los principales retos que enfrentaba y enfrenta actualmente el País, en lo político, económico y social en el sector ferroviario.

b) Se utilizará como material de apoyo, la Ley Nacional de Planeación, el Sistema Nacional de Planeación Democrática, el Plan Nacional de Desarrollo 1983 - 1988, 1988 - 1994 de los cuales figuran sus principales objetivos, lineamientos, estrategias y efectos en el programa de modernización del Sector Ferroviario (aspectos político, económico y social)

Se proporcionará una visión sistemática y puntual sobre la evolución posible del transporte bajo condiciones variables de crecimiento económico:

Se presentará la estrategia global de desarrollo del transporte a mediano plazo, la estrategia de desarrollo sitúa un planteamiento genérico del entorno nacional del transporte ferroviario y proporciona los elementos y bases para definir una política orientadora del sector en el futuro mediato. Esquemas directores para orientar las acciones del sector ferroviario. Los esquemas directores, mostrarán los criterios fundamentales en la planeación del desarrollo del sector ferroviario.

El objetivo es definir, bajo el análisis de la influencia recíproca con el aparato económico, político y social, los grandes principios que podrían regir la marcha de cada ámbito considerando distintas variables como el crecimiento demográfico, el productivo y en conflictos políticos.

Se explicará sobre la metodología utilizada, balance de la relación oferta-demanda posible y juicios positivos sobre el futuro del sector ferroviario.

Además se tratará de mostrar como la intervención Estatal es determinante en el factor económico y político del sector ferroviario.

Igualmente se mostrará como es que existe una intervención por parte de las autoridades máximas de Ferronales en cuanto a la imposición de líderes sindicales.

Por último se verá, en cuanto a los aumentos salariales, las irregularidades son frecuentemente manipuladas en favor de la parte dirigente, (Empresa-Sindicato).

CAPITULO I

1.1 HISTORIA DEL FERROCARRIL

En septiembre de 1869 se inauguró el tramo de Apizaco a Puebla. Poco después se abrieron las líneas de Veracruz a Atoyac y de Atoyac a Fortín. Quedaba pendiente el camino entre Orizaba y Boca del Monte, así como la vía entre este punto y Maltrata. (1)

Sin embargo, el innegable adelanto que implicaba la terminación del Ferrocarril Mexicano se manifestó en el aumento del tráfico de mercancías, gracias al bajo costo de los fletes, y al incremento de las importaciones.

"El ferrocarril también estimuló algunas exportaciones, sobre todo de harina y granos, que a partir de la inauguración de la línea tuvieron un monto aproximado de 16 toneladas diarias."

"Además de haber construido y de explotar la línea México-Veracruz, la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano inició otros proyectos. Al comenzar los años setenta, la empresa Inglesa compró a Ramón Zangronis la concesión que le había sido otorgada desde 1865 para trazar una vía entre Veracruz y Jalapa. La Compañía se comprometía a entroncar esta línea con el Ferrocarril Mexicano de San Marcos, y permanecería en poder de la concesión durante 99 años. " (2)

NOTA(1): Ortiz Hernán, Sergio. Los Ferrocarriles de México, una visión social y económica, I. La luz de la locomotora, Ed. FNM, 1a. ed. Tomo I, México, D. F., 1988, p. 190.

NOTA (2): IBIDEM, P. 192.

La evolución del ferrocarril durante la República Restaurada permitió, tanto a los gobernantes como a los empresarios mexicanos, adquirir la experiencia necesaria para emprender la gran expansión ferroviaria del porfiriato. Por lo demás, las fuentes de financiamiento para la construcción de ferrocarriles, provenían de Europa, de Estados Unidos y del propio país.

El plan de establecer una comunicación interoceánica por el Istmo había sido planteado tiempo atrás, ya que de ella dependía la posibilidad de acortar en 3000 kms. el viaje marítimo entre Nueva York y San Francisco. La primera concesión había sido otorgada por Santa Anna en 1842, y a ella le siguieron otros proyectos fallidos.

"En 1871, el general William S. Rosencrans que había sido diplomático estadounidense en México entre 1868 y 1869, y que gozaba de la confianza del presidente Juárez, hizo una nueva propuesta: con base en la concesión que había sido otorgada a la compañía de los señores Richards, Smith y Brenan en 1870, para comunicar el Pacífico y el Golfo. La propuesta de Rosencrans incluía la construcción de un ramal que se prolongaría hasta la frontera norte." (3)

"El gobierno estudiaba las diferentes propuestas que entre tanto habían sido presentadas: la del Ferrocarril Internacional de Texas representada por Edward Lee Plumb, encargado de negocios de Estados Unidos en México entre 1867 y 1868; la de la empresa Union Contract y la de la Compañía Mexicana Limitada, también llamada Compañía de los Catorce. El proyecto de Plumb, fue examinado detalladamente por el Ejecutivo, sin

NOTA (3): *IBIDEM*, P. 186.

embargo se rechazó en el Congreso. Después de largas deliberaciones quedó aceptada la propuesta de la Mexicana Limitada, argumentando que la Compañía estaba domiciliada en México y que contaba con un capital dos veces mayor que el de las empresas estadounidenses."(4)

El gobierno de Lerdo lamentó haber otorgado esta concesión: las ventajas que ofrecía la Compañía de los Catorce eran ficticias, además de que no contaban con ninguna experiencia en la construcción de vías férreas. La empresa mexicana no pudo entregar la fianza estipulada, y el 4 de mayo de 1874 la concesión fue declarada caduca cuando era ya demasiado tarde para que los estadounidenses realizaran el proyecto dentro del periodo correspondiente.

En los diez años de República Restaurada se otorgaron 33 concesiones: doce para mexicanos, dieciséis para estadounidenses y cinco para extranjeros de otra nacionalidad. De las siete que fueron dadas para unir el centro de la República con la frontera norte ninguna llegó siquiera a iniciar la construcción. Los intentos de comunicación interoceánica también habían fracasado. La experiencia del Ferrocarril Mexicano obligó tanto a Juárez como a Lerdo a ser menos espléndidos en materia de subsidios.

En 1876, Porfirio Díaz inició un programa de reconstrucción de las líneas que habían sido dañadas por la revolución de Tuxtepec que lo había llevado al poder, al mismo tiempo que obligaba a las empresas a cumplir con los términos de los compromisos adquiridos en el pasado.

"El entonces ministro de Fomento, Vicente Riva Palacio, decidió que la construcción de una línea corta entre Tehuacán y La Esperanza corriera por cuenta del Estado. Por otra parte, entre 1876 y 1880, el estado otorgó

NOTA (4): *IBIDEM*, P. 188.

veintiocho concesiones a los gobiernos de los estados; de ellas cuatro caducaron, doce no fueron utilizadas, y en otras ocho fueron construidos 226 km. de líneas de vía angosta en las cuales circulaban carros movidos por tracción animal. Las obras fueron realizadas por compañías locales que construyeron los siguientes tramos: Celaya-León, Ometusco-Tulancingo, México-Cuautla, San Luis-Tampico, Zacatecas-Guadalupe, Alvarado-Veracruz, Puebla-Izúcar y Mérida-Peto. Simultáneamente, Matías Romero propuso, sin éxito alguno, liquidar "la deuda inglesa" mediante la construcción de un ferrocarril de 1000 km. que uniera el Pacífico con la ciudad de México. "(5)

Riva Palacio otorgó concesiones a compañías extranjeras que sentaron las bases de proyectos ambiciosos, como la construcción de los ferrocarriles Interoceánico e Internacional hacia la frontera norte.

"En 1880 el Congreso aprobó las propuestas de tres compañías norteamericanas: el Ferrocarril Central Mexicano trazaría la línea entre México y Paso del Norte; la Constructora Nacional Mexicana tendería las líneas México-Nuevo Laredo y México-Manzanillo; finalmente, el ferrocarril de Sonora comunicaría Guaymas con Paso del Norte. Estas concesiones gozarían de un subsidio gubernamental y estarían en vigencia durante 99 años, momento a partir del cual las líneas pasarían a ser propiedad de la nación. "(6)

En 1884 ya era posible viajar entre México y Chicago por medio del Ferrocarril Central Mexicano, que conectaba con las

NOTA (5): IBIDEM, P. 104.

NOTA (6): IBIDEM, P. 106.

líneas Atchinson, Topeka y Santa Fe, Hannebal y San José, y la de Chicago, Burlington y Quincy.

"Las medidas adoptadas durante la primera administración de Díaz dieron como resultado la construcción de 433.2 kms., lo que representa un aumento del 69 por ciento en relación con el régimen de Lerdo. Sin embargo, el salto cualitativo en materia de expansión ferroviaria lo llevó a cabo el sucesor de Díaz, Manuel González. A partir de las concesiones otorgadas entre 1876 y 1880. En efecto, gracias a los avances realicados por la compañía del Ferrocarril Central, en 1881 México y San Juan del Rio quedaron comunicados; en el mismo año el Ferrocarril de Sonora terminó el tramo entre Guaymas y Hermosillo, que después se extendió hasta Nogales. En 1882 ya era posible viajar entre México y Lagos, y desde Paso del Norte hasta Chihuahua; asimismo, la Compañía Constructora Nacional concluyó las líneas México-Toluca, Laredo-Monterrey y Manzanillo-Armeria. En 1883 la Constructora inauguró los tramos Toluca-Acámbaro-Celaya-San Miguel de Allende y Monterrey-Saltillo. Finalmente, en 1884 el Central terminó los 1970 kms. que separan a México de la Frontera Norte. "(7)

Después, entre 1885 y 1886, la construcción de vías férreas continuó en ascenso en condiciones óptimas, Díaz impulsó el crecimiento ferroviario mediante la reducción del gasto público, el aumento de los impuestos y la negociación de la deuda pública que impedía el acceso al capital europeo.

NOTA (7): *IBIDEM*, P. 190.

La conjunción de todos estos factores explica que para 1890, Díaz hubiera logrado terminar las troncales más importantes del país.

"Las líneas que unían la Ciudad de México con tres puntos estratégicos de la frontera norte: Nuevo Laredo (Nacional Mexicano), Paso del Norte (Central Mexicano) y Piedras Negras (Internacional Mexicano)."(8)

"La Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano, logró complementar el tramo de vía angosta hasta Nuevo Laredo. A su vez, el Ferrocarril Internacional Mexicano terminó en 1888 la troncal de 617 kms. de vía ancha, que permitía viajar desde la Ciudad de México hasta Nueva Orleans, Nueva York y Filadelfia, a través del Central, el Internacional y el Southern Pacific."

(9)

El segundo periodo de Díaz estuvo marcado por otros logros importantes. El sistema del Ferrocarril Interoceánico se completó en 1891 y comenzó a competir con el Mexicano por el tráfico entre México y Veracruz; además, el Interoceánico compró varias líneas menores cuya intersección permitiría alargar la línea hasta el Pacífico.

Al finalizar la década de 1880, el sistema ferroviario peninsular se había extendido hasta integrarse con otras líneas.

"Varias ciudades importantes en el centro del país quedaron comunicadas: San Luis y Tampico, Guadalajara e Irapuato, Manzanillo y Colima, San Blas y Tepic, Matamoros y Monterrey, Puebla y Oaxaca. Finalmente, en

NOTA (8): IBIDEM, P. 202.

NOTA (9): IBIDEM, P. 205.

1894 el primer tren del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec recorrió los 310 kms. de Coatzacoalcos a Salina Cruz, años más tarde se inauguró la estación de Cuernavaca, Morelos (1897) y posteriormente el General Porfirio Díaz inaugura el ferrocarril Salina Cruz-Coatzacoalcos. (1898)." (10)

Desde los inicios de la década de los noventa, los científicos habían cobrado conciencia de la necesidad de controlar más de cerca la organización de los ferrocarriles. Más que ninguna otra rama de la economía, éstos aparecían directamente vinculados con la estabilidad política y el poderío militar de la dictadura. Con la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1891, comenzó a ejercerse este control.

"La política de Limantour fracasó en cuanto a la construcción de las líneas que habían sido declaradas prioritarias para el desarrollo económico de México. Sólo los tramos Guadalajara-Manzanillo e Itsmo-Frontera Guatemalteca fueron terminados. El resto no llegó a feliz término por diferentes razones: algunas de las compañías que obtuvieron el subsidio quebraron antes de iniciar el proyecto, otras suspendieron los trabajos o los interrumpieron a quasa de la Revolución de 1910."(11)

El 29 de febrero de 1908 se firmó el convenio definitivo entre el gobierno federal y las firmas extranjeras representantes de accionistas y acreedores de la líneas fusionadas. El convenio hacía hincapié en la "transferencia de todas las propiedades pertenecientes a las compañías actuales organizadas en el extranjero a favor de una compañía nacional constituida en la

NOTA (10): **IBIDEM**, P. 209.

NOTA (11): **IBIDEM**, P. 296.

República y administrada por una junta directiva domiciliada en la ciudad de México". Así nacieron los Ferrocarriles Nacionales de México, cuyo principal accionista era el Estado.

La formación de una empresa ferroviaria nacional tuvo efectos positivos para los empleados de las líneas, que desde años atrás habían luchado por la "mexicanización" a través de sus organizaciones gremiales. Los trabajadores habían manifestado su descontento por el trato injusto que las compañías extranjeras daban a los mexicanos y por un sistema que favorecía a los empleados estadounidenses que por principio ocupaban los puestos más importantes. Protestaban también por el uso del idioma inglés, cuyo dominio era un requisito indispensable para desempeñar cualquier puesto.

"El proceso de "mexicanización" de los ferrocarriles puede ser dividido en tres etapas. El 17 de julio de 1909, un centenar de despachadores estadounidenses que se había declarado en huelga fue relevado con éxito por telegrafistas copiadores mexicanos que habían sido capacitados en las escuelas establecidas por la empresa. El 17 de abril de 1913 los maquinistas, conductores, jefes de trenes, superintendentes de división, maestros mecánicos y oficinistas extranjeros abandonaron sus cargos en los Ferrocarriles Nacionales de México, después de haber fracasado el movimiento a través del cual trataron de evitar que los mexicanos ocuparan estos cargos. Finalmente, el desembarco de tropas estadounidenses en Veracruz provocó la salida de los 41 altos funcionarios que quedaban, el 21 de abril de 1914. "(12)

NOTA (12): *IBIDEM*, P. 240

Durante el porfiriato, el ferrocarril polarizó el desequilibrio entre diferentes grupos y regiones, y sirvió además de medio de transporte a los contingentes campesinos que emigraban hacia los centros industriales. Varios fenómenos relacionados con la expansión ferroviaria explican la intensificación de la migración interna: el desempleo en las zonas que el ferrocarril no había favorecido, el desplazamiento de jornaleros por la nueva organización de la producción agrícola en las haciendas, los despojos y la especulación sobre la propiedad rural cercana al trazado de líneas y, finalmente, la expropiación de tierras por parte de las compañías ferroviarias.

Todos estos factores, aunados a la falta de libertades sociales y políticas, provocaron el estallido revolucionario que revirtió el orden que el ferrocarril había ayudado a construir. Durante la revuelta, los caminos de hierro llevaron la insurrección a todas las regiones donde antes habían llevado riqueza y desequilibrio. Paradójicamente, así como en el siglo XIX el ferrocarril representó el progreso y la modernización, a partir de la Revolución mexicana el ferrocarril simbolizó el conflicto.

La historia militar del movimiento revolucionario siguió de cerca el trazado de las vías. A partir de los primeros enfrentamientos entre el ejército federal y los revolucionarios, el control de las grandes troncales que llevaban hacia el norte y hacia la costa se convirtió en arma estratégica para todos los bandos.

"Sabemos de la desaparición de algunos puentes desde las primeras fases de la contienda, cuando el gobierno de Francisco I. Madero había aumentado a 390 km. la red ferroviaria. Entre 1911 y 1912, los ejércitos de

Pascual Orozco en el norte y de Emiliano Zapata en el sur habían cobrado conciencia de la importancia estratégica del ferrocarril. El mismo Madero propuso desmontar una faja de 200 metros a cada lado de algunas vías para impedir que los rebeldes se acercaran. "(13)

Daños más graves y cuantiosos empezaron a ser causados a partir de la etapa constitucionalista. En los combates contra Victoriano Huerta se aplicaron refinados métodos de destrucción que superaban con mucho la estrategia inicial de voladura o incendio de puentes.

"Venustiano Carranza inició las hostilidades contra Huerta con el ataque de un convoy: asaltó el tren de pasajeros que iba de Ramos Arizpe a Saltillo en febrero de 1913 y, una vez en su poder, emprendió una serie de operaciones militares. Simultáneamente destruyó los puentes por los que atravesaba el tren que iba de Torreón a Saltillo y a Monterrey, e inutilizó los que llevaban a San Luis Potosí. "(14)

La destrucción de las instalaciones obligó a los mismos ejércitos a repararlas provisionalmente para poder seguir usándolas. La destreza técnica que se desarrolló en la práctica cotidiana de reparar el equipo y las instalaciones, contribuyó a la realización de grandes hazañas.

"Por otra parte, en agosto de 1914, Carranza ordenó la incautación de los 12,837.9 Kms. administrados por los Ferrocarriles Nacionales de México. Con sede en Veracruz, creó la Dirección General de los Ferrocarriles Constitucionalistas que controlaba los tramos Veracruz - Perote (interoceánico), Veracruz - Orizaba - Apizaco (Mexicano), Orizaba - Lucrecia

NOTA (13): Ortiz Hernán, Sergio. Los Ferrocarriles de México, II. La reudarumosa, Ed. FNM, 2a. ed., Tomo II, México, D. F., 1988, P. 38.

NOTA (14): IBIDEM, P. 76.

(Veracruz al Istmo) y San Jerónimo - Tapachula (Panamericano). El Ing. Alberto J. Pani fue nombrado por Carranza, Director de los Ferrocarriles Constitucionalista.

Carranza suprimió la jurisdicción militar de los Ferrocarriles el 28 de septiembre de 1915, pensando que con ello contribuiría a regularizar el servicio de carga y de pasajeros. Sin embargo, las líneas más dañadas sólo volvieron a funcionar normalmente hasta 1920. "(15)

"La obra de reconstrucción comenzó a partir de 1917, con Felipe Pescador como director de los Ferrocarriles Constitucionalistas. Para este año, más del 40% de las locomotoras y los carros que existían en 1911 estaban fuera de servicio. Los talleres nacionales establecidos en México, Piedras Negras, Aguascalientes y Monterrey repararon y dieron mantenimiento a una buena parte del equipo rodante. Por otra parte, fueron adquiridos en Estados Unidos 500 furgones, 60 carros de primera y 20 locomotoras. Finalmente, se otorgaron algunas concesiones y se creó el Ferrocarril del Sureste para hacer más rentable la explotación de varias líneas de la región. "(16)

Poco a poco, la situación de los Ferrocarriles volvió a la normalidad.

"Bajo la dirección de Felipe Pescador fueron terminados los ramales de Cañitas a Durango, de Llano Grande a Ciénega de los Caballos y al Salto. En julio de 1919, se unificaron bajo una misma administración los

NOTA (15): IBIDEM, P. 80

NOTA (16): IBIDEM, P. 85

Ferrocarriles manejados por el gobierno: Los del Sureste y los Nacionales. "(17)

Una vez que la lucha armada hubo terminado, el Estado fue el principal interesado en continuar impulsando la reconstrucción Ferroviaria. Al morir Venustiano Carranza en 1920, el proyecto fue asumido por Alvaro Obregón como propio. Además de reparar las vías, las instalaciones y el equipo, el esfuerzo de Obregón estuvo dirigido a saldar la deuda Ferrocarrilera contraída desde la época de Limantour.

"El 10. de enero de 1926, los bienes de los Ferrocarriles Nacionales se volvieron a manos privadas... "(18)

"Las dificultades que se presentaron no impidieron la terminación de un proyecto importante durante la administración Callista: La construcción del Ferrocarril Subpacífico que unió Nogales, Hermosillo, Guaymas, Mazatlán, Tepic y Guadalajara. Asimismo, se avanzó considerablemente en las obras de la línea que atravesaría los Estados de Sonora, Sinaloa y Chihuahua."(19)

"Al finalizar la década de los veinte, los ferrocarriles estaban repartidos en tres empresas: Ferrocarriles Nacionales de México (35,900 trabajadores), Ferrocarril del Subpacífico (4,300 trabajadores) y Ferrocarril Mexicano (3,300 trabajadores). "(20)

NOTA (17): **IBIDEM**, P. 404

NOTA (18): **IBIDEM**, P. 415

NOTA (19): **IBIDEM**, P. 417

NOTA (20): **IBIDEM**, P. 442

La crisis permanente de los Ferrocarriles estuvo vinculada a la importancia que adquirió el transporte por carretera entre 1928 y 1934. Además hay que tomar en consideración las dificultades que representaba el pago de la deuda acumulada desde la época de Limantour y los gastos de reconstrucción de la red ferroviaria (dañada por la Revolución de 1910, por la rebelión de De la Huerta, por el conflicto cristero y por la rebelión Escobarista), así como los problemas laborales que se multiplicaron a partir de los primeros regímenes revolucionarios.

"Sin embargo, al comenzar los años treinta el Ferrocarril seguía siendo la parte principal del sistema del transporte en México y contaba con una extensión de 23,345 kilómetros de vías. Cárdenas estaba plenamente consciente de la necesidad de mantener y extender la red Ferroviaria a fin de completar la integración geográfica del país, aún antes de la nacionalización tenemos varios indicios de su interés por esta cuestión. El Plan Sexenal de la administración Cardenista daba prioridad a la construcción de un ferrocarril entre Baja California y Sonora. Un acuerdo presidencial fechado en 1936, comisionaba a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para proyectar el ferrocarril Mexicali - Puerto Peñasco que conectaría con la línea del Subpacífico. En ese mismo año se iniciaron las obras del Ferrocarril del Sureste. Por último, dos días después de tomar posesión como presidente Cárdenas fundó la compañía constructora Líneas Férreas de México, S. A., que quedó encargada de la administración de las líneas del antiguo Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, de Veracruz a Alvarado y de San Juan Evangelista al Juile, así como la construcción de nuevas líneas entre Mazatlán y Durango,

entre Uruapan y un punto del Río Balsas con una extensión hasta el Pacífico, finalmente, entre Jesús Carranza y Campeche para entroncar con los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. "(21)

Cuando Cárdenas llegó a la presidencia en 1934, la situación de los Ferrocarriles Nacionales era crítica. Además de que las utilidades de la empresa eran muy inferiores a los gastos que tenía que sufragar, a partir de la gran depresión las inversiones estadounidenses en Ferrocarriles habían sido suspendidas. En estas circunstancias Cárdenas consideró que la única manera de salvar a la empresa de la ruina era que el Estado participara directamente en su administración.

"Tres fueron los argumentos utilizados para justificar las medidas que adoptarían con este propósito. Primero, el transporte ferroviario era una institución de servicio público, que debía ser manejada de acuerdo con los intereses nacionales. Segundo, la explotación y construcción de vías férreas tenía que obedecer a un proyecto global. Finalmente, la deuda contraída por la empresa a lo largo de varias décadas debería ser saldada, a riesgo de que el equipo ferroviario pasara a mano de los acreedores. Los bienes de los Ferrocarriles Nacionales de México fueron expropiados por causa de utilidad pública el 23 de junio de 1937. "(22)

"A partir del 10 de diciembre de 1937, el Departamento Autónomo de Ferrocarriles Nacionales de México administró los bienes expropiados a los accionistas privados. Estos bienes, por lo demás, se encontraban en estado deplorable. Era ésta la primera vez que el

NOTA (21): **IBIDEM**, P. 159

NOTA (22): **IBIDEM**, P. 184.

Estado intervenía directamente en la gestión del Sistema Ferroviario: Desde la creación de Ferrocarriles Nacionales, en 1908, se había evitado sistemáticamente que el accionista mayoritario, es decir, el poder público, administrara la empresa. " (23)

"La Administración Obrera tuvo que enfrentar serios problemas: la deuda, la obsolescencia del equipo, la inexperiencia administrativa, las campañas de sabotaje, la corrupción interna, la operación de varias líneas deficitarias (el Ferrocarril Interoceánico, el Ferrocarril Mexicano del Sur, el Ferrocarril Oriental); finalmente, la obligación de operar el sistema con un coeficiente de explotación de 85 %. A esto hay que añadir las repercusiones de la devaluación de mayo de 1938, así como el aumento general de los precios en el mercado internacional a partir del estallido de la Segunda Guerra Mundial. "(24)

Durante la guerra México exportó a Estados Unidos grandes cantidades de materias primas provenientes de toda América Latina. Entre 1940 y 1945, los Ferrocarriles Nacionales y el Interoceánico realizaron el 85 % del servicio de transporte hacia el norte.

"En el año de 1942, el gobierno mexicano realizó obras de mayor envergadura: la línea Calzontzin-Apatzingán quedó casi terminada; asimismo, se avanzó en la construcción de las líneas Sonora-Baja California (inaugurada en abril de 1948) y del Ferrocarril del Sureste (inaugurada en mayo de 1950). "(25)

NOTA (23): **IBIDEM**, P. 206.

NOTA (24): **IBIDEM**, P. 220.

NOTA (25): **IBIDEM**, P. 242.

"Después de la Segunda Guerra Mundial disminuyó el movimiento de fletes, de pasajeros y de empresas, lo cual explica que, al iniciarse la administración alemanista (1946) la deuda de los Ferrocarriles Nacionales ascendía a 263 millones de pesos. Pesaban también sobre las finanzas de la empresa los incrementos salariales y los aumentos en los precios de los materiales de importación necesarios para conservar y reparar la red ferroviaria. "(26)

"En 1946, el Ejecutivo Federal tuvo que ayudar a la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México a pagar los salarios y otorgó subsidios que ascendieron a 32 millones de pesos. El gobierno se hizo cargo de la deuda flotante de la empresa a partir del 31 de diciembre de 1948. "(27)

"No obstante lo anterior el presidente Alemán inauguró la vía ancha del Ferrocarril Interoceánico (1947), la vía ancha en la transitada ruta México-Acámbaro fue inaugurada en 1949, también inauguró la estación de Empalme Escobedo, Guanajuato (1949). Para comunicar la Península Bajacaliforniana con el resto del nación se concluyó el Ferrocarril Sonora-Baja California en 1948."(28)

"Entre 1947 y 1961, fueron realizados tres proyectos ferroviarios que contribuyeron a la integración geográfica del país. En primer lugar, se terminaron las líneas que unirían a los dos extremos del territorio: los ferrocarriles Sonora-Baja California y del Sureste. En segundo lugar, se iniciaron las obras de las líneas

NOTA (26): IBIDEM, P. 251.

NOTA (27): IBIDEM, P. 259.

NOTA (28): IBIDEM, P. 264.

México-Tuxpan y Durango-Mazatlán. Finalmente en 1961 fue inaugurado el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico."(29)

"A partir de la década de los sesenta, fue alcanzándose la completa nacionalización del sistema ferroviario. En 1965, el ferrocarril de Nacozari comenzó a ser administrado por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, y una vez construido el ramal Naco-Agua Prieta, en 1968 la línea Nacozari pasó a manos del Ferrocarril del Pacífico. Ese mismo año los Ferrocarriles Nacionales tomaron posesión de la ferrovía Coahuila a Zacateca; así mismo, se fusionaron el ferrocarril del Sureste y los unidos de Yucatán en una misma empresa. En 1970, el Occidental Mexicano fue integrado al sistema de los Nacionales de México, y el Estado adquirió la línea Tijuana-Tecate para incorporarla al Ferrocarril Sonora-Baja California."
(30)

A pesar de los esfuerzos realizados al nacionalizar, rehabilitar y modernizar el sistema ferroviario, en las décadas de los sesenta y setenta, viejos problemas seguían obstaculizando el desarrollo de este medio de transporte. Los ferrocarriles fueron descuidados paulativamente, de tal manera que al iniciarse los años ochenta, su estado llegó a un punto que llevó al gobierno del presidente De la Madrid a tomar la determinación de transformarlos; como veremos en el capítulo III en el gobierno de Carlos Salinas de Gortari.

NOTA (29): **IBIDEM**, P. 266.

NOTA (30): **IBIDEM**, P. 271.

CAPITULO II

2.1 Origen del Sindicato.

Por lo que toca a la organización de los trabajadores ferrocarrileros, en octubre de 1917 se dio reconocimiento oficial a la Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras, cuyo objetivo era implantar una reglamentación laboral.

"La agrupación inició una huelga el 8 de septiembre de 1927, gracias a lo cual obtuvo un 35 % de aumento de sueldos sobre los que dejaron los estadounidenses, la jornada de ocho horas de trabajo para los trenistas así como el derecho de indemnizaciones, jubilaciones y pensiones. Desde el cuartelazo de Huerta, los gremios ferrocarrileros se dispersaron o habían ido desapareciendo, y el resurgimiento de la Orden puede ser considerado como un signo de mejor estabilidad." (1)

El Sindicato surgió el 1 de febrero de 1933, pero antes de que surgiera el sindicato sólo existían uniones que se encargaban de ayudar a los trabajadores y defenderlos de los abusos e injusticias de las empresas extranjeras que administraban y controlaban a los trabajadores Ferrocarrileros.

Aún cuando el sindicato se inició en 1933, no fue sino hasta 1936-1937 que empieza la primera contratación entre sindicato y Ferrocarriles Nacionales de México. Se estipuló la capacitación para todos los Ferrocarrileros (punto que a la fecha no es uniforme), la dotación de carros campamento, también que en las zonas inclementes se les dotara de agua e hielo a los compañeros trabajadores.

NOTA (1): Ortiz Hernán, Sergio. Los Ferrocarriles de México, II. La reudarumorosa, Ed. FNM, 2a. ed., Tomo II, México, D. F., 1988, P. 151.

Al finalizar la década de los veinte, los ferrocarrileros estaban repartidos en tres empresas: Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril de Sudpacífico y Ferrocarril Mexicano.

En 1933 el sindicato estaba formado, con 47 mil miembros. El Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (S.T.F.R.M.) unificó al gremio ferrocarrilero. Como sindicato mayoritario, el S.T.F.R.M. insistió en firmar el contrato colectivo con la empresa, lo que provocó un sangriento enfrentamiento con la policía. Poco después, Lázaro Cárdenas (1934-1940), accedió a las peticiones del sindicato, al tiempo que éste se convertía en uno de los bastiones de la administración cardenista.

La Administración Obrera de Ferrocarriles Nacionales de México nació como una corporación pública descentralizada del gobierno federal y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros tenía el derecho de nombrar y destituir a los miembros del Consejo de Administración de la empresa. Con ello, los ferrocarrileros seguían rigiéndose por la Ley Federal del Trabajo y conservaban el contrato colectivo firmado anteriormente.

Al iniciarse el año de 1940 los ferrocarrileros provocaron con sus demandas salariales graves contradicciones en el seno del Sindicato, que era a la vez administrador de la empresa y representante de los obreros. En vista de la crisis de Ferrocarriles Nacionales, el gobierno no sólo se negó a conceder el alza de las tarifas necesarias para cubrir los aumentos salariales, sino que comenzó a introducir funcionarios públicos en cargos técnicos y administrativos clave. Estos hechos marcaron el fin de la experiencia cardenista.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial, la administración de Ávila Camacho reconoció la urgencia de que el Estado impulsara la

reconstrucción y la modernización ferroviaria, cuyo equipo rodante e instalaciones estaban seriamente dañadas por falta de mantenimiento y por el uso intensivo a que se les había sometido durante la guerra. Hacia 1945, todavía no existía un programa de explotación racional de los ferrocarriles que tenían participación estatal, lo cual era en parte atribuible a la falta de coherencia entre el trazado de las líneas y las necesidades económicas del país. Es decir, estas últimas rebasaban con mucho las posibilidades de una red que había sido construida en función de las exportaciones hacia Estados Unidos.

En vista de esta situación, a partir de 1945 el poder público comenzó a intervenir más activamente en la administración de los Ferrocarriles Nacionales. Prueba de ello es que, si bien la Ley del 30 de diciembre de 1940 daba al gobierno el derecho de nombrar a cuatro de los siete miembros que integraban el Consejo Directivo, en marzo de 1946 fue introducida una modificación mediante la cual la empresa estaría dirigida por un gerente nombrado directamente por el presidente.

Una de las primeras medidas adoptadas para mejorar el estado de la empresa, fue un aumento de tarifas, muchas de las cuales estaban vigentes desde 1925. Por lo que toca a la rehabilitación de la red ferroviaria se pensó en atacar problemas inmediatos más que proyectar la construcción de nuevas líneas.

Entre 1940 y 1945 el salario promedio de los ferrocarrileros subió de 2000 a 4000 pesos anuales gracias a los logros sindicales.

En 1948, el presidente Miguel Alemán nombró una comisión especial para analizar la economía interior de la empresa; esta comisión estaba integrada por representantes de las Secretarías de

Hacienda y de Comunicaciones, de la Administración y del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la Republica Mexicana.

Del alarmante diagnóstico por la comisión se derivó un Acuerdo presidencial en noviembre de 1948, que autorizaba a la Administración a modificar las condiciones de trabajo dentro del sistema, fundamentalmente en lo referente al reajuste del personal y al aumento de los salarios. Los trabajadores interpusieron una demanda ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, que falló en favor de la empresa. Por su parte, el movimiento ferrocarrilero contaba con el apoyo de los trabajadores petroleros, los electricistas, los telefonistas y los azucareros.

Los líderes ferrocarrileros habían reafirmado la necesidad de renovar las agrupaciones laborales desde la raíz. Con este fin, habían tratado de ocupar la Secretaría General de la Confederación de Trabajadores de México (CTM) en 1947, oponiéndose a la corriente continuista. Cuando este intento fracasó, se formó una organización disidente, la Confederación Unica de Trabajadores (CUT), que en un principio aglutinó a casi 100 mil antiguos agremiados de la CTM, entre los que se encontraban ferrocarrileros, mineros y petroleros. En enero de 1948 estos tres sindicatos firmaron un pacto de solidaridad en el que se comprometían a ayudarse mutuamente y a desarrollar una nueva alternativa en materia de organización sindical. La CUT contaba entonces con cerca de 200 mil miembros en abierta oposición a la CTM y a la política del régimen alemanista.

La devaluación de julio de 1948 había venido acompañada de una nueva política monetaria que produjo una espiral inflacionaria, en el detrimento del poder de compra de los trabajadores. A diferencia de los cetemistas los sindicatos afiliados a la CUT no manifestaron su apoyo al Presidente. Por su

parte éste no esperó a que surgieran las reivindicaciones y aprovechó el dictamen emitido por la comisión especial para implantar una serie de medidas de ajuste. Estos acontecimientos dieron lugar a una ruptura en el gremio ferrocarrilero: una parte de los trabajadores puso en entredicho su adhesión a la CUT.

El resultado de la nueva política seguida a partir de 1948 fué el despido de 12000 ferrocarrileros: la supresión de la doble paga a las horas extras de los trenistas; la desaparición de varios departamentos; la cancelación de los permisos con goce de sueldo de la asistencia médica y de otros beneficios que habían sido aceptados en el contrato colectivo; finalmente, la creación de 500 plazas de confianza. La gerencia y el sindicato discutieron la aplicación de estas medidas durante casi dos meses. El sidicato cedió en casi todo.

"El 30 de diciembre de 1948 se aprobó la Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales que daba existencia jurídica a un organismo público descentralizado a partir de su expedición, los Decretos del 31 de diciembre de 1940, del 9 de marzo de 1944 y del 15 de febrero de 1945, que habían introducido modificaciones en la administración de la empresa, fueron derogados. La Ley Orgánica de 1948 ponía la dirección de los Ferrocarriles Nacionales de México en manos de un Consejo de Administración y de un Gerente General. El consejo estaría integrado por 8 miembros, entre los que quedaban incluidos representantes de las secretarías de Hacienda, Comunicaciones, Patrimonio Nacional, Agricultura y Ganadería e Industria y Comercio; la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos y el Sindicato de trabajadores

ferrocarrileros de la República Mexicana. El Gerente General sería nombrado por el Presidente de la República." (2)

2.1.1. Paros y Huelgas.

En marzo de 1957, nace el primer grupo de trabajadores inconformes frente a la política salarial de la empresa basándose en un informe del secretario de Hacienda a partir del cual era posible demostrar que se había roto el equilibrio económico entre los factores de la producción. La lucha por el aumento salarial se generalizó en todo el país y agudizó en torno al Plan del Sureste que proponía un aumento de 350 pesos mensuales para cada trabajador, y contemplaba la realización de una serie de paros escalonados y de un paro total si las demandas salariales no eran atendidas.

Hay que recordar, como ya se había mencionado anteriormente el primer paro fue en 1927 cuando existían las uniones de trabajadores. Este paro fue para sacar a los ingleses, franceses y estadounidenses los cuales dirigían y controlaban el Ferrocarril.

"Entre 1942 y 1943 se distinguió por llevar a cabo enérgicas acciones a favor de sus agremiados, encabezar el descontento de cientos de miles de trabajadores y alentar su moviización decidida.

En febrero-marzo de 1942, los ferrocarrileros realizaron una serie de huelgas breves demandando aumentos salariales. La administración elevó los salarios en un 10%. En 1943, los ferrocarrileros suspendieron varias veces el trabajo, obteniendo del gobierno aumento de salarios. El 12 de agosto de este

NOTA (2): IBIDEM, P. 154.

mismo año, organizaron un mitin de masas en el que exigieron se pusiera fin al alto costo de la vida, se elevaran los salarios, se reorganizara la administración de los ferrocarriles..." (3)

En el periodo del Secretario General del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (S.T.F.R.M.) (antes de 1959, sólo eran secretarios generales posterior a ésta fecha se nombro secretario nacional) Sr. Jesús Díaz de León, maquinista de camino; que por cierto fue impuesto por el gobierno para quitar a Luis Gómez Zepeda que en aquel entonces era un buen lider sindical, ya que apoyaba a los trabajadores ferrocarrileros, así como las peticiones solicitudes a la empresa (como aumento salarial, atención médica a familiares, entre otros).

Luis Gómez Z. comenzó a tener problemas con Fidel Velázquez, lo cual lo motivó a salirse de la Confederación de Trenez Mexicanos (C.T.M.) para formar la Central Unica de Trenes (C.U.T.).

"Las diferencias de opinión y la lucha por la hegemonía en el movimiento obrero -que sostenían desde años atras las direcciones sindicales de la CTM y el S.T.F.R.M.- hicieron crisis en 1947, días antes de la celebración del IV Congreso cetemista, cuando el S.T.F.R.M. abandonó la central y convocó y formó una nueva organización sindical: La Central Unica de Trabajadores (CUT).

La constitución de la CUT fue un hecho importante. Las organizaciones que inicialmente la integraron, comprendían fuerzas obreras significativas: Sindicato Ferrocarrilero, Sindicato Telefonista, Federación

NOTA(3): Ortega Aguirre, Max. Estado y movimiento ferrocarrilero.
1958-1959, Quinto Sol, México, 1988, p. 19

Nacional de Trabajadores de la Aviación, Sindicato Nacional de Trabajadores de Cemento y Similares, Sindicato de Tranviarios, Sindicato de Trabajadores de Productos de Maíz, Sindicato de Trabajadores de Aguas Gaseosas, etcétera. Posteriormente se afiliaron a la CUT los sindicatos de mineros y petroleros." (4)

También es acusado de cometer un gran fraude razón por lo que es encarcelado junto con varios dirigentes sindicales.

"Las acciones del gobierno para someter al S.T.F.R.M. principiaron el 28 de agosto de 1948, cuando Jesús Díaz de León, secretario general de la organización, acusó ante la Procuraduría General de la República a Valentín Campa y al propio Gómez Z. por desfalco de cien mil pesos. El 13 de octubre, el Comité Ejecutivo General y el Comité de Vigilancia y Fiscalización del S.T.F.R.M. acordaron la suspensión temporal del secretario general por "querer dividir al sindicato en complicidad con el gobierno". (5)

2.1.2 La Huelga de 1958 con Demetrio Vallejo.

Ese primer movimiento de inconformidad de 1958 nace contra el líder sindical de ese momento Sr. Samuel Ortega Secretario General del Sindicato, ya que después de luchar con los Ferrocarrileros para obtener un aumento de salario, atención médica y otras peticiones, tomó una actitud pasiva ante el gerente de Ferrocarriles Lic. Roberto Amorós, actitud que no les gustó a los

NOTA (4): IBIDEM, P. 15.

NOTA (5): IBIDEM, P. 16.

147539

trabajadores Ferrocarrileros. Además de llevar ya diez años sin revisión contractual y la solicitud de los tres de postular a Demetrio Vallejo como el Secretario General del S.T.F.R.M.

Con el Plan del sureste el 26 de junio de 1958 a las 10 hrs. de la mañana comenzaron los paros escalonados por periodos de 2 horas, 4 horas, 6 horas, hasta llegar al paro total.

"A las 10 de la mañana del día 26 de junio de 1958 quedó paralizado el sistema ferrocarrilero. Durante dos horas, quedaron suspendidas las actividades de las oficinas, los talleres y los trenes de camino." (6)

Ya en el poder se empezaron a generar diversos paros en todo el sistema en apoyo a Demetrio Vallejo. Aquí los telegrafistas tuvieron un papel importante puesto que a través de ellos se mandaba la señal de cuando deberían hacer el paro y cuales regiones del sistema estaban declaradas en paro.

"Al día siguiente -27 de junio-, se produjo el segundo paro. Durante cuatro horas consecutivas, de las 10 de la mañana a las 14 horas, paralizaron sus actividades los trabajadores." (7)

"Para el día 28, el paro fue de seis horas, de las diez de la mañana a las cuatro de la tarde. Para la gerencia, la tercera suspensión de labores comenzó a generar dificultades. Las divisiones empezaron a congestionarse y a crearse demoras en los trenes de pasajeros." (8)

NOTA (6): IBIDEM, P. 95.

NOTA (7): IBIDEM, P. 96.

NOTA (8): IBIDEM, P. 97.

"Las pérdidas de los ferrocarriles eran ya cuantiosas. Se calculaba que en 12 horas de inactividad los ferrocarriles habían dejado de percibir tres millones de pesos. Las cámaras de comercio e industria declararon: "Se ha llegado al punto crítico del problema, ya que los graves perjuicios que causan los paros a la economía del país exigen que se llegue a una solución de fondo en el menor tiempo posible. (9)

"Mientras, las negociaciones permanecían estancadas. Para el 30 de junio, el paro fue de diez horas en todo el país. Ante la fuerza del movimiento y la gravedad del momento político, el Estado se resolvió a mediar de manera directa en el conflicto. A las seis y quince minutos de la tarde, la Gran Comisión Pro Aumento de Salarios se reunió con el Presidente Adolfo Ruiz Cortines y el Gerente Amorós. Concluida la entrevista la Gran Comisión informó que, en vista de que el Presidente les había prometido considerar su petición dentro de la equidad, los paros de actividades serían suspendidos.

El primero de julio, los cuarenta y ocho hombres del riel, representantes de las 29 secciones del S.T.F.R.M., entraron al despacho del Presidente, en los Pinos, a las 21:16 horas. A las 21:30, éste les comunicó cómo habían sido resueltas sus demandas: un aumento de \$215.00 mensuales a 58,578 trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México y \$100.00 mensuales a 8,647 trabajadores jubilados, a partir del primero de julio." (10)

Con los primeros paros escalonarios se consiguió que también a los familiares de trabajadores se les proporcionara atención

NOTA (9): **IBIDEM**, P. 98.

NOTA (10): **IBIDEM**, P. 98.

médica (atención que sólo el trabajador tenía). También se consiguió el aumento salarial de 215 pesos, logro que después se adjudica el presidente Adolfo Ruíz Cortínez.

"La Convención charra, mientras tanto, siguió su curso. Y para el 18 de julio, el Comité Ejecutivo del S.T.F.R.M., presidido por Salvador Quezada, informó a través de un Manifiesto dirigido a todos los trabajadores ferrocarrileros que, "después de 4 días de trabajo intenso para estudiar y resolver el programa" de Salvador Quezada Cortés se había terminado por tomar los siguientes acuerdos:

1o. Reducción de las cuotas sindicales... se acordó, reducir la cuota sindical mediante un ajuste inmediato en el presupuesto de egresos y a partir del 1o. de agosto próximo, del 5 al 4%.

2o. Repartición del Fondo de Ahorro...se acordó, que el fondo de Ahorro que asciende a la fecha a \$5,000,000.00, se reparta en prorrata y en un plazo no mayor de 60 días entre todos los trabajadores, teniendo en cuenta sus derechos adquiridos y el tiempo de revisión a partir de 1955.

3o. Liquidación de la Cooperativa Unica..., se acordó liquidar la Cooperativa Unica y reintegrar a los socios sus aportaciones.

4o. Construcción de casa habitación...se acordó que se organice una Comisión Técnica Mixta para que aborde la realización de un programa de construcción que alivie de inmediato el problema de habitación ferrocarrilera en los lugares donde este sea más grave.

Al mismo tiempo se planteará a la misma empresa la necesidad de que se titulen, a la brevedad posible y a precios muy reducidos, los terrenos que están en

posesión de nuestros compañeros bajo promesa de venta.

5o. Reducción de los salarios de representantes y funcionarios...se acordó ajustar los sueldos de representantes y funcionarios sindicales a las percepciones que obtendrían en los puestos de base de las empresas a las que sirven más una cantidad de viáticos en la inteligencia que habrá máximos y mínimos para lograr equidad entre los que gozan de elevadas percepciones y los que pertenecen a las categorías inferiores.

6o. Supresión del Comité "14 de Octubre" y del Comité Nacional Político Ferrocarrilero...se acordó la desaparición del comité "14 de Octubre" y del Comité Nacional Político Ferrocarrilero. Los casos políticos municipales y estatales en que tengan interés los miembros del sindicato, en lo futuro se resolverán democráticamente, a través de los funcionarios sindicales locales, en contacto directo con el partido político al que pertenecemos por Estatutos.

Los cargos de elección popular sólo podrán desempeñarse por un año anterior a la elección, en el distrito electoral correspondiente, por tanto, no tendrán acceso a puestos públicos funcionarios sindicales, generales y comisionados como tampoco podrán desempeñar puestos generales y sindicales los elementos ferrocarrileros que tengan representación en las cámaras legislativas federales.

7o. Reorganización de los Seguros de Previsión Obrera...se acordó que sin aumentar las primas, las pólizas de la Institución de Seguros de Previsión Obrera, se aumentan de \$5,000.00 a \$5,500.00 y de \$7,100.00 a \$8,250.00 con retroactividad al 1o. de enero del actual.

8o. Operación inmediata de los nuevos hospitales y centros deportivos..., se acordó solicitar de los Ferrocarriles Nacionales de México, que sin excusa ni pretexto funcionen en un plazo no mayor de 60 días los hospitales, escuelas y centros ferrocarrileros del sistema.

9o. Resolución inmediata de las demandas por riesgos profesionales y programación preferente de las jubilaciones por incapacidad..., se acordó que se gestione de inmediato con las empresas ferrocarrileras el que se resuelvan favorablemente mediante trámites realmente expeditos, las demandas por riesgos profesionales y que se dé preferencia absoluta a las jubilaciones por incapacidad.

10o. Revisión legal del contrato colectivo..., se acordó que nuestro Secretario General formule en los términos del Estatuto la convocatoria de que el propio funcionario deberá formular puntos concretos de peticiones que sirvan de orientación a nuestros compañeros del sistema de Ferrocarriles Nacionales de México.

11o. Democratización de la vida sindical..., se acordó que en aquellas secciones cuya autoridad sindical se tache de ilegítima, el Ejecutivo General se avoque de inmediato al estudio de la situación anormal, para que en su caso se resuelva con intervención de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

12o. Reafirmación de lealtad al gremio y a la patria..., se acordó que se reafirme, mediante una propaganda adecuada entre nuestros compañeros, los principios fundamentales de moral y de responsabilidad profesional que han distinguido tradicionalmente al ferrocarrilero, así como los deberes indeclinables que

todos debemos cumplir en nuestra condición de mexicanos."(11)

"El día 26 de julio, ante la falta de una respuesta por parte de la empresa, los trabajadores ferrocarrileros suspendieron sus labores durante dos horas, de las 10 a las 12 de la mañana, por el reconocimiento de Demetrio Vallejo como Secretario General del Sindicato. El paro en Buenavista fue total y lo realizaron las especialidades de telegrafistas, electricistas, patieros, inspectores y despachadores de trenes. Sólo unos grupos de trabajadores de las bodegas de express y carga se negaron a parar, sumándose, finalmente a causa de la presión del resto de los trabajadores. Se sucedieron, también paros de actividades en los talleres de reparación de equipo de Nonoalco y San Lázaro, en la Terminal de Carga del Valle de México, y en la estación de Pantaco. Pararon, asimismo, los oficinistas del edificio de Cinco de Mayo y Bolívar, así como los oficinistas de las calles de Balderas. Además del Distrito Federal, los paros afectaron, según los informes proporcionados por el Ejecutivo General presidido por Demetrio Vallejo, el movimiento de trenes en todo el sistema de los Ferrocarriles Nacionales, así como las instalaciones ferroviarias de Saltillo, Monclova, Monterrey, Durango, Guadalajara, San Luis Potosí, Tampico, Doña Cecilia, Acámbaro, Puebla, Oaxaca, Torreón, Aguascalientes, Chihuahua, Jalapa, Veracruz, Orizaba y Apizaco." (12)

"El 10. de agosto suspendieron sus actividades durante tres horas en todo el país, de las 10 a 13 horas. Afectando fuertemente, según la empresa y la iniciativa

NOTA (11): IBIDEM, P. 51.

NOTA (12): IBIDEM, P. 54-55.

privada, las actividades económicas de la nación." (13)

"El 3 de agosto el paro general continuó. Al decir de los trabajadores de la sección 16, en todo el sistema no fue arrastrado ningún tren. A lo largo y ancho del país, los trabajadores llevaron a cabo, eso sí, mítines y manifestaciones en apoyo del paro y del Comité Ejecutivo presidido por Demetrio Vallejo." (14)

Algunos Colaboradores que se anexaron a Demetrio Vallejo eran del partido comunista: Valentín Campa, Rojo Gómez, Heberto Castillo entre otros. Esto es un punto importante puesto que es acusado también de comunista, además de otros cargos que lo llevaron a su caída del poder.

"Para contrarrestar y quebrar la disciplina y la firmeza de los paristas, el Estado aumentó sus presiones y acciones represivas. Disolvió a macanazos y con gases lacrimógenos una manifestación muda de más de tres mil ferrocarrileros de las secciones 10 y 33 de Guadalajara. Detuvo a los dirigentes ferrocarrileros de la sección 33: Conrado Blanco, Rafael Elizondo y Luis Vázquez Gutiérrez. Librando, además, órdenes de aprehensión contra otros 170 trabajadores a quienes se señaló como agitadores.

La Procuraduría General de la República ordenó también, a un grupo de agentes de la policía Judicial, la captura de Demetrio Vallejo, a pesar de que el dirigente ferroviario estaba amparado por el Juzgado Segundo Penal de Distrito contra actos de la Procuraduría General. El pretexto esgrimido era que había instigado el paro de un convoy en la Glorieta de

NOTA (13): IBIDEM, P. 60.

NOTA (14): IBIDEM, P. 64.

Peralvillo, acto posterior a su petición de amparo." (15)

En vista de los paros interminables el Gobierno le pidió la retirada del poder Sindical a Samuel Ortega; imponiendo también a Salvador Quezada Cortés a quien los trabajadores Ferrocarrileros tampoco querían; continuando así los paros y peticiones para la salida del actual Secretario General del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (S.T.F.R.M.).

"Más tarde, a las 15 horas del 6 de agosto se reunieron con el Lic. Salomón González Blanco, Subsecretario del Trabajo, encargado del despacho, el Lic. Roberto Amorós, Gerente General de los Ferrocarriles Nacionales de México, Salvador Quezada Cortés y Demetrio Vallejo. Después de las 19 horas, las pláticas concluyeron con acuerdos definitivos que se tradujeron, jurídicamente, en un laudo que puso punto final al conflicto y dio ocasión para que las partes se comprometieran a reanudar el servicio a las 0.01 horas del día en curso." (16)

Finalmente se obtuvo la salida de Salvador Quezada Cortés imponiéndose él mismo y con ayuda de sus colaboradores como Secretario General del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (S.T.F.R.M.). Y ya para marzo de 1959 las peticiones solicitadas al gobierno de Ruiz Cortínez por los trabajadores ferrocarrileros habían sido ignoradas por el actual presidente Adolfo López Mateos; motivo por el cual se iniciaron los emplazamientos a huelga para hacer cumplir al gobierno; los logros ya obtenidos con el ex-presidente Ruiz Cortínez, los cuales estaban siendo pasados por alto, como son un 16.66% sobre los

NOTA (15): *IBIDEM*, P. 64-65.

NOTA (16): *IBIDEM*, P. 73-74.

\$215.00, además de una demanda del 10% para el fondo de ahorro, y otro 10% para los servicios medicos y medicinas para las familias de los trabajadores ferrocarrileros.

"El 2 de marzo se efectuó la audiencia de conciliación entre el S.T.F.R.M. y los representantes de la empresa del Ferrocarril Mexicano, sin que ninguna de las dos partes llegase a un acuerdo sobre el emplazamiento de huelga anunciado para el día 9 del mismo mes." (17)

"El día 11, el S.T.F.R.M. presentó un nuevo emplazamiento de huelga al Ferrocarril Mexicano con el objeto de que su estallido coincidiera con la del Pacífico que estaba fijada para las trece horas treinta minutos del día 25 de marzo de 1959. Posteriormente emplazó a huelga a la Compañía Terminal de Veracruz para que estallara un día después, o sea, el 26 de marzo a las catorce horas diez minutos." (18)

"El día 25 de marzo, a las trece horas treinta minutos estallaron las huelgas en los ferrocarriles del Pacífico y Mexicano, y al mismo tiempo el primer paro de media hora en los Nacionales de México." (19)

"El Secretario del Trabajo, Licenciado Salomón González Blanco, al informársele de la suspensión de labores, manifestó -según Vallejo- que el gobierno no podía seguir interviniendo en las pláticas mientras subsistiera la amenaza de paros. La empresa se solidarizó inmediatamente con esa actitud y las pláticas se rompieron. Momentos después, por mayoría de votos, el grupo especial No. 2 de la Junta Federal

NOTA (17): **IBIDEM**, P. 108.

NOTA (18): **IBIDEM**, P. 109.

NOTA (19): **IBIDEM**, P. 110.

de Conciliación y Arbitraje declaró inexistente las dos huelgas (del Mexicano y del Pacífico), por no haber satisfecho los promoventes, en su opinión, los requisitos de ley, y daban 24 horas a los huelguistas para que retornaran a sus habituales ocupaciones." (20)

Pero las huelgas estaban llegando muy lejos a la fecha eran yá cuantiosas las perdidas económicas causadas al país. El presidente López Mateos llamaba a pláticas a los representantes sindicales, como al mismo Vallejo, pero no llegaban a ningún acuerdo, continuando así los paros en las diferentes secciones.

"Los paros en los Ferrocarriles Nacionales de México prosiguieron. Además, los dirigentes de las secciones 15, 16, 17 y 18 del S.T.F.R.M. llamaron a sus compañeros de los Nacionales a intensificar los paros de solidaridad con los trabajadores huelguistas y para presionar a la empresa a pagar el 16.66% de aumento ya convenido y los salarios descontados ocn motivo de la huelga declarada inexistente en el principal sistema ferroviario del país." (21)

"El día 27 el Estado prosiguió su ofensiva. Aproximadamente siete mil trabajadores del Ferrocarril del Pacífico fueron rescindidos en sus contratos de trabajo por no haberse presentado el día anterior a reanudar sus labores, según afirmó el subgerente de operación, Ingeniero Roberto Méndez. Muchos de los antiguos trabajadores del Ferrocarril del Pacífico -la mayoría de ellos con más de 25 años de antigüedad - perderían sus derechos escalafonarios -añadió- si no llegaran a regresar a sus labores.

147539

NOTA (20): IBIDEM, P. 110-111.

NOTA (21): IBIDEM, P. 115.

En los Ferrocarriles Nacionales de México fueron cesados 50 trabajadores de diversas categorías, acusando de haber cometido actos contrarios al contrato colectivo de trabajo.

Benjamín Méndez informó que habían sido rescindidos los contratos individuales de trabajocorrespondientes al personal del Ferrocarril Mexicano y a la Compañía Terminal de Veracruz S. A. con lo cual quedaban despedidos 5,000 obreros y empleados de la primera empresa y 800 de la segunda, por no haberse presentado a laborar dentro del plazo de 24 horas dado por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje." (22)

Vallejo es detenido y encarcelado junto con sus colaboradores, acusados de comunistas y de haber causado la perdida económica más grande de la historia en todo el país, de agitación del pueblo siendo ésta la pena más grande por la que el gobierno no permitiría más agitaciones de ese tipo.

"El 28 de marzo a las 18.25 horas, agentes de la Dirección Federal de Seguridad y de la Policía Judicial Federal detuvieron, precisamente a la salida del Café Astorga, situado en la Avenida Hidalgo, a Demetrio Vallejo, quien iba acompañado de Hugo Ponce de León. Minutos después, los mismos agentes, posesionados del edificio, detuvieron a Alejandro Pérez Enriquez, Lauro Bonilla y José Guadalupe López." (23)

También hubo un desplazamiento de poco más de 10,000 gentes, al perderse el Plan Sureste. Y es precisamente en ese momento que el señor Luis Gómez Zepeda sale de prisión, tomando nuevamente el poder como Secretario General del Sindicato, y el gobierno hace

NOTA (22): IBIDEM, P. 116.

NOTA (23): IBIDEM, P. 110.

una amnistía para los 10,000 trabajadores que habían salido con la caída de Vallejo podían regresar con todos sus derechos y sin ningun problema, pero "sin" salarios caidos. Muy poca gente regreso, la mayoría ya habia encontrado trabajo en otros lados.

"Tras la represión, el Estado desató también una campaña orientada a la opinión pública, a fin de justificar y hacer aceptable su comportamiento brutal frente a los trabajadores. El Lic. Fernando López Arias, Procurador General de Justicia de la República declaró:

El gobierno de la República ha tenido como normal de conducta invariable el respeto a la Constitución, que se traduce en la inquebrantable conservación de las garantías individuales como respeto a la persona humana y de las garantías sociales como el respeto a los intereses de la sociedad. Fundando en este principio, el Gobierno de la República no podía permitir que un grupo minoritario de trabajadores ferrocarrileros, violando todo derecho, causara, con antipatrióticos procedimientos, graves daños a la Nación, atemorizando a la gran mayoría de los trabajadores ferrocarrileros para obligarlos a seguir un movimiento que bajo ninguna circunstancia entrafía el ejercicio de un derecho.

Hasta el último momento procedió el gobierno con el más limpio propósito de conciliación y convencimiento. Sin embargo, los líderes del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (S.T.F.R.M.) que encabeza Vallejo no lo entendieron así sino que persistieron, lejos de ello, en una actividad de abierta rebeldía y desobediencia a las resoluciones de las autoridades del trabajo y que se fundaron en una estricta aplicación de la ley. Como no era posible

seguir tolerando semejante situación, que vino provocando un malestar social, dañando la economía de la Nación, la Procuraduría General de la República, en cumplimiento de sus funciones constitucionales, ordenó y llevó a cabo la detención de Demetrio Vallejo Martínez, Alejandro Pérez Enríquez, Hugo Ponce de León, Lauro Bonilla y José Guadalupe López, Secretario, este último de la sección 15, con el objeto de ejercitar acciones legales correspondientes de acuerdo con los preceptos de Código Penal Vigente, cuya violación quedó aclarada en el curso de las averiguaciones respectivas. En lo futuro, deberá entenderse que el Gobierno considera dignos de ser respetados los derechos de los trabajadores.

Al mismo tiempo, actuará con la mayor energía cuando con el pretexto de ejercitar sus derechos se incurra en violaciones a la Constitución y en hechos antisociales que lesionan el orden, la tranquilidad y la economía de la Nación.

De acuerdo con lo anterior, la Procuraduría General de la República seguirá ordenando la detención de todos aquellos trabajadores que, al provocar la huelga declarada recientemente, han incurrido en hechos delictuosos. Así se han hecho detenciones de ferrocarrileros, que con detalles se deberán conocer más adelante, en las ciudades de San Luis Potosí, Monterrey, Veracruz, Ciudad Victoria, Tlaxcala y otros." (24)

2.1.2.1. La problemática resultante del movimiento de 1958.

El problema fue la pérdida económica de ferrocarriles como de varias empresas particulares en todo el país (Vallejo es la única

NOTA (24): IBIDEM, P. 120-121.

persona que hizo temblar al país con las paros escalonados que se llevaron acabo) ; se deterioró la organización del sindicato y el problema más grande para los trabajadores fue el estancamiento del hasta hora aumento salarial.

El resultado de todo movimiento político siempre trae como consecuencia, muertes, perdidas económicas, encarcelamientos, etc., aunque algunas veces con todo esto también se logran algunos beneficios.

En el caso del movimiento ferrocarrilero, Vallejo fue encarcelado junto con sus colaboradores donde permanece: 11 años, 8 meses y 6 días. Cuando sale de prisión crea lo que se denominó movimiento sindical ferrocarrilero y continúa su lucha por obtener el poder del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (S.T.F.R.M.) de las 39 secciones pero le fueron negadas, ya que sólo le daban la mitad de las mismas (él decía todo o nada) y no le dieron nada.

Otro resultado es que el sindicato pasa a ser totalmente blanco. Nace el grupo Héroe de Nacozari dentro del mismo sindicato para cada trienio (cada tres años) quienes eran los únicos que decidían quienes formaban las planillas para las elecciones de los candidatos tanto del ejecutivo nacional, como de las 39 secciones del país, hasta 1990 que decayó y perdió toda influencia política dentro del sindicato; y se le dejó de subsidiar; además de ser una organización creada de la nada puesto que no está estipulado en el contrato, los estatutos, ni nombrado por nadie simplemente surgió aprovechando la revuelta de la caída de Vallejo.

Comentarios. A partir de 1991 se ve una nueva etapa del sindicato ferrocarrilero con los problemas anteriores de 30 años atrás tanto del movimiento Vallejista y ya la intervención directa

del gobierno dentro del sindicato. Los Ferrocarrileros sufren un retraso social económico de no aumentos salariales para sus trabajadores ferrocarrileros, ya que de esos 30 años que se habla de atraso, este fue única y exclusivamente para los trabajadores puesto que los únicos beneficiados fueron los dirigentes sindicales al proporcionarseles canojías y protección gubernamental en algunos casos toda vez que muchos de ellos cuentan con antecedentes penales con todo y fecha en los Estados de donde provienen.

Esta nueva etapa empieza con una verdadera democracia donde los trabajadores se les dió la oportunidad de votar por sus dirigentes que ellos vieran seleccionado aunque hubo intervención de la secretaría del trabajo dando proporciones para todo el territorio nacional inspectores de trabajo pero que en ningún momento tuvieron injerencia en inclinarse por cualquier candidato y a 11 meses de gestión del nuevo secretario donde el ejecutivo nacional es totalmente plural toda vez que muchos de sus integrantes son de diferentes corrientes. Sobresale uno de sus principales objetivos de campaña de formar un equipo de trabajo especial en el departamento legal de abogados altamente calificados en derecho penal para que se avocarán de inmediato a recorrer todo el país y darse cuenta de cuantos trabajadores ferrocarrileros estaban detenidos por accidente de trabajo o porque presumiblemente se les atribuía por parte de la empresa alguna falta que ameritaba su detención. Ya con los datos concretos de esta comisión de abogados, se dedicó a promover y agilizar la libertad de los compañeros que hasta hoy se cuenta con más de 250 personas de todas las especialidades que están gozando de libertad y casi el 50% se encuentran ya laborando en sus respectivos departamentos.

La ley interna -los estatutos en vigor- desde su creación estipula en una de sus partes que cuando pasan los casos antes

mencionados se debe dar una ayuda económica a los familiares, la cual de 1990 para atrás nunca se había dado y de 1990 en adelante en su totalidad se les ha dado la ayuda económica a los familiares de trabajadores ferrocarrileros que están detenidos actualmente.

CAPITULO III

MARCO DE LA PLANEACION (1988-1994)

3.2 Política del gasto de la administración del sector ferroviario.

La modernización y el desarrollo de los Ferrocarriles como una actividad estratégica en manos del gobierno de la república para continuar apoyando la recuperación económica y el fortalecimiento de la rectoría del Estado en los procesos de producción, distribución y consumo, constituye una meta prioritaria que debe incorporarse en los futuros planes nacionales de desarrollo y los programas del sector comunicaciones y transportes.

En lo referente a la organización y a la administración también se han logrado avances importantes. Los Ferrocarriles cuentan con una nueva ley orgánica, se han hecho modificaciones al contrato colectivo de trabajo, que están permitiendo aumentar la eficiencia y promover a los trabajadores más capacitados. Se ha mantenido el salario en un nivel bajo, han habido algunos aumentos "buenos" como el famoso 20.3% de 1986, aunque en realidad sólo se les dio el 11.1%, el resto (9.2%) se les pago en 1991 sólo a los que demandaron que fueron 1,500 gentes, teniendo más oportunidad de ingresar a la empresa, a los profesionistas hijos de ferrocarrileros.

"En 1987 se culminó el proceso de integración en las empresas sociedades anónimas a ferrocarriles nacionales de México, en un solo organismo público descentralizado; paralelamente, se estableció una nueva organización regional que está permitiendo desconcentrar muchas actividades." (1)

NOTA (1): FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO. PLAN DE LARGO PLAZO Y PROGRAMA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO 1989-1994, Ed. FNM, ed. 1a., México, D. F., 1988, p. 5

3.3 Programa de Modernización

La modernización de los ferrocarriles ha sido iniciada. En los últimos años se han tomado medidas y obtenido avances irreversibles en la solución de los problemas más urgentes que estaban obstaculizando su desarrollo. Al mismo tiempo se han estado estableciendo las bases para enfrentar los retos que involucrará el crecimiento del sector transportes, que está reclamando un sistema eficiente y coordinado, en el que el ferrocarril desempeñará un papel fundamental.

Hay factores primordiales que han permitido el éxito alcanzado en materia de modernización. Uno de ellos es, el apoyo político; otro, el haber superado la inercia y roto un conjunto de intereses creados que estaban impidiendo el desarrollo de los ferrocarriles; finalmente, el haber logrado una alianza con el Sindicato que con base en el respeto de ambos y que con estricto apego al Contrato Colectivo de Trabajo, ha permitido contar con el apoyo de los trabajadores.

En 1986 se inició el esperado programa de reconstrucción de locomotoras y carros. Los talleres están siendo reorganizados con mejores sistemas de producción y control de calidad; los materiales se solicitan con base en programas de mantenimiento y se han establecido proyectos para desarrollar proveedores nacionales que contribuyan en las tareas de reparación y reconstrucción del equipo y sus principales componentes. Sin duda los resultados obtenidos son satisfactorios, pero es necesario continuar los esfuerzos para aumentar aún más la productividad, reconstruir más unidades tractivas y de arrastre y elevar los coeficientes de disponibilidad a niveles internacionales.

La situación actual ha prevalecido desde los primeros años de la década de los 70, el transporte de pasajeros por ferrocarril ha venido disminuyendo poco a poco. Entre las causas externas que han originado esta situación, puede situarse el gran impulso dado al desarrollo de la red carretera y el sostenimiento durante muchos años de los combustibles, lo que contribuyó rápidamente al crecimiento de las líneas de autobuses y alentó el uso del automóvil particular en tráfico interurbano.

En lo interno, la reducción en el tráfico de pasajeros fué causada sobre todo por el deterioro de la calidad de los servicios y la imposibilidad, no solo de incrementar, sino ni siquiera de sostener la capacidad de la oferta, debido a la falta de equipo, el que por carencia de recursos no fué renovado, apesar de la antigüedad y mal estado físico de gran parte de locomotoras como vagones.

Adicionalmente, la construcción de nuevas obras de infraestructura con mejores características de trazo y capacidad de circulación de trenes, en las principales troncales ferroviarias, fue mínima comparada con los avances que hubo en las carreteras, haciendo imposible la elevación de las velocidad y el establecimiento de itinerarios competitivos con el autotransporte.

Finalmente, la política de bajas tarifas mantenidas durante largo tiempo, se reflejó en la pérdida y subsidios a la operación evitando la generación de exedentes que pudieran destinarse a la renovación del equipo y ampliación de la capacidad de oferta.

"Entre 1986 y 1988 se habrán reconstruido cerca de 3,000 kilómetros de vía, esfuerzo que medido en promedio anual, duplica lo realizado los quince años

anteriores. Sin embargo, aún quedan trabajos importantes por hacer para mejorar las condiciones físicas de las líneas y acabar con lo acumulado de años."(2)

En el Programa de conservación de la vía 1989-1994 las metas de conservación normal que se establezcan para el futuro, constituirán una de las tareas fundamentales a realizar, no solo para lograr el mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, sino para evitar que por su desatención se incurra en una reducción del nivel de calidad de los servicios y se ocasionen riesgos y deficiencias en la operación de los trenes, además de los gastos prematuros e innecesarios en la adquisición de riel, materiales y accesorios.

La sustitución de durmientes de madera en malas condiciones y la colocación de balasto, estuvo por muchos años por debajo de los requerimientos reales, provocándose importantes diferimientos que se empezaron a corregir en 1986.

Se tiene el propósito de colocar no menos de 2'500,000 de durmientes de madera anualmente, tanto en trabajos de conservación normal y diferida, como en los de reconstrucción con el riel nuevo de recobro, de tal manera que el problema de diferimiento de durmiente quedará resuelto para 1994.

Se considera que actualmente en conservación normal se requiere sustituir del orden de 1'700,000 durmientes de madera al año. Sin embargo, a medida que se van reconstruyendo líneas con durmiente de concreto la necesidad de aquéllos va disminuyendo.

En el programa de reconstrucción de la vía a mediano y largo

NOTA(2): IBIDEM. p. 90

147539

plazo y su modernización también estuvo por muchos años por debajo de las necesidades reales. Sin embargo, se han hecho muchos esfuerzos para corregir esa situación.

"Así entre 1983 y 1987 se rehabilitaron 3,012 kilómetros, de los cuales 2,005 fueron con riel nuevo, 809 con riel de recobro y 198 kilómetros de ensanchamiento de líneas de vía angosta. En 1988 se tiene programada la reconstrucción con riel nuevo de 662 kilómetros, el mejoramiento de 347 kilómetros con riel de recobro y en febrero del corriente año se terminó con la construcción de los últimos 12 kilómetros, el ensancheamiento de las vías angostas en el estado de Yucatán.

Para el periodo de 1989-1994 se tiene la necesidad de continuar reconstruyendo las vías intensamente. Si no se tienen vías que permitan operar con seguridad trenes más rápidos, será imposible mejorar la calidad de los servicios ofrecidos y aumentar la demanda de transporte atendida por vía férrea para ello se reconstruirán durante los próximos seis años un total de 10,910 kilómetros, 7,212 con riel nuevo y 3,698 con riel de recobro."(3)

Para cumplir con los programas de conservación y reconstrucción de las vías se requerirá de maquinaria especializada de alto rendimiento que facilite la realización de los trabajos programados con mayor eficiencia dentro de los plazos establecidos, evitando aque la acumulación de tareas no ejecutadas se revierta en el futuro en mayores esfuerzos y costos.

NOTA (3): IBIDEM. 86 pp.

En lo que toca a trabajos para reconstruir y mejorar las terracerías que alojan las vías del sistema ferroviario, así como los relativos a ampliación y construcción de laderos y patios, se ha propuesto la adquisición de equipo nuevo.

Para los proyectos de mejoramiento y reconstrucción de las vías férreas 1989-2010 se ha preparado un programa de modernización y ampliación de la red ferroviaria, con el fin de adecuarla para hacer frente a la demanda de movimiento de flete y pasajeros que se prevé deberá satisfacer a ferrocarriles. Asimismo, con los pronósticos de tráfico de carga y pasajeros a largo plazo, junto con estudios de capacidad efectuados, se elaboró un esquema de planeación que incluye los proyectos cuya ejecución se contempla en el análisis, que cubre hasta la primera década del Siglo XXI.

Estos proyectos de modernización son buenos desde el punto de vista teórico, ya que el mejoramiento y la reconstrucción del Ferrocarril son necesarios para salir del estancamiento en el que ha vivido durante muchos años. También el proyecto de la reubicación de plazas y mejoras en el salario se ve muy atractivo. Pero desde el punto de vista práctico todavía no hay nada hecho.

PROGRAMA DE CONSTRUCCION DE NUEVAS VIAS

(kilómetros)

T R A M O	1980-1994	1995-2000	2001- 2010
SALINAS-LAGUNA SECA	125	-----	-----
EL CASTILLO, JAL. -ENCARNACION, JAL.	195	-----	-----
TAMPICO - VERACRUZ	980	-----	-----
PEROTE-TEZIUTLAN-TUXPAN, VER.	150	-----	-----
SALINAS, S. L. P. -FRESNILLO	100	-----	-----
CUAUTLA, MOR. -CUERNAVACA	60	-----	-----
MATAMOROS, TAMPE. -TAMPICO	950	-----	-----
ATLACOMULCO, MEX. -TULO, HGO.	-----	100	-----
TOLUCA-CUERNAVACA	-----	70	-----
DURANGO-MAZATLAN	-----	200	-----
MEXICO-ACAPULCO	-----	200	-----
TIJUANA-ENSENADA	-----	-----	180
OAXACA-SALINA CRUZ	-----	-----	900
PETO-CHETUMAL	-----	-----	250
HONEY-CHICONTEPEC-MAGOSAL	-----	-----	150
TIZIMIN- LAS COLORADAS	67	-----	-----
LIBRAMIENTO-TAMPICO	15	-----	-----
TLAJOMULCO-EL CASTILLO	22	-----	-----
TALA-MAZATEPEC	-----	80	-----
AYOMETRLA-XOXTLA	9	-----	-----
T O T A L	1,429	600	890

(4)

NOTA (4): IBIDEM. 96 pp.

En cuanto a las comunicaciones, ferrocarriles instaló en los últimos años, una moderna red de microondas que está permitiendo un mejoramiento sustancial en las telecomunicaciones e implantar el proceso para el manejo de información operativa y administrativa. Durante el próximo sexenio habrá que continuar haciendo importantes inversiones para llevar esas facilidades a los ex-ferrocarriles del Pacífico, Chihuahua al Pacífico, Sonora-Baja California y Unidos del Sureste, así como la ruta de Coróndido a Lázaro Cárdenas, que no se contempló en el proyecto original. Desde 1988 se comenzó a trabajar en la comunicación de los principales centros ferroviarios entre sí, vía satélite, contemplándose continuar trabajando en este proyecto a lo largo de los próximos seis años.

Asimismo para mejorar la seguridad en el movimiento de los trenes se comenzó a utilizar recientemente el radio en las locomotoras y por parte de las tripulaciones. En el periodo 1989-1994 se deberá ampliar la cobertura del sistema BHF para comunicar por radio a los despachadores y a las locomotoras, y en el sistema PBX (teléfonos exclusivamente para comunicarse por extensión desde un móvil) para comunicar móviles con la red telefónica. También se tendrán que hacer importantes inversiones para seguir dotando de radios portátiles a las tripulaciones de los trenes, maquinaria y motores de vía.

En la actualidad, prácticamente la mitad de la telefonía selectiva para los despachadores de trenes cuenta con facilidades de radio. La meta es eliminar la totalidad de las líneas físicas antes de 1994. Para cubrir necesidades de otras empresas ferroviarias, recientemente incorporados a Nacionales de México, así como para cubrir requerimientos adicionales, se harán importantes inversiones en conmutación telefónica automática,

incluyendo un nuevo servicio con tecnología digital para el edificio administrativo.

El Programa de la Electrificación incluye la electrificación de un total de 2,769 kilómetros de líneas, que comprende las rutas:

"Queretaro-Irapuato (107 kilómetros), Ahorcado-San Luis Potosí (220 Km), Irapuato-Guadalajara (260 Km), Lecheria-Los Reyes-Córdoba-Paso del Macho (incluyendo el tramo Teotihuacán-San Lorenzo-Guamantla), (563 Km), Córdoba-Tierra Blanca (93 Km), Tierra Blanca-Medias Aguas (209 Km), Coatzacoalcos-Salina Cruz (303 Km) y San Luis Potosí-Nuevo Laredo (767 Km); todos estos tramos contarán con vía doble señalizada."(5)

Estos proyectos contemplan los tres principales corredores ferroviarios; esto es, las rutas con mayores volúmenes de carga y mayor número de trenes de pasajeros tanto actuales como de proyecto.

La moderna tecnología que implica un proyecto de electrificación, colocará a los ferrocarriles a la altura de los mejores del mundo.

Para determinar las necesidades de locomotoras por servicios para 1988-2010, se hizo un análisis de los trenes en operación, buscando su mejor organización, y se consideraron aquéllos cuyo establecimiento se encuentra en proyecto para atender demandas adicionales de tráfico que están siendo negociadas. Se estimó la

NOTA (5): IBIDEM. 119 pp.

fuerza tractiva necesaria para mover los trenes esperados de pasajeros mixtos y carga, incluyendo los requerimientos de máquinas ayudadoras para las zonas donde hay montañas y los servicios de patio. Así mismo, se tomó en cuenta los trenes de trabajo, las locomotoras al servicio de talleres y el equipo rentado a clientes de ferrocarriles.

Para calcular los requerimientos de locomotoras durante el periodo 1989-2010, se tomó en cuenta el pronóstico de tráfico de carga y pasajeros que ferrocarriles tiene elaborado como parte de sus esquemas de planeación a mediano y largo plazos.

Técnicos especializados determinarán las condiciones físicas de las locomotoras que se encuentran en los talleres, principalmente aquellas que ya tienen demasiado tiempo en los mismos. Tomando en cuenta su edad, tiempo y costo de reparación, daños por accidente principalmente en el bastidor, dificultad para adquirir reparaciones en el mercado normal, baja capacidad de tracción, cantidad por modelo y las condiciones de operación de los dos últimos años, se dictaminó que hay 418 locomotoras que deben darse de baja del inventario durante el periodo 1988-1994.

Comparando las necesidades de locomotoras para hacer frente al movimiento de tráfico previsto en los próximos años, contra el gran número de locomotoras disponible para operación, excluyendo las locomotoras que se darán de baja, se determinó la cantidad de unidades que se requiere tener en propiedad y se cuantificaron los requerimientos de ampliación de la capacidad.

Para poder lograrse este movimiento es necesario : a) La reincorporación rápida al servicio de locomotoras que están en los talleres esperando el material para ser reparadas por los

programas de reconstrucción iniciados por el Ferrocarriles, también a la cantidad de locomotoras compradas nuevas, o en caso necesario, recurrir a la renta temporal de unidades.

En cuanto a la seguridad uno de los factores principales en los que se está poniendo especial atención y se tendrá que seguir trabajando con alta prioridad en el futuro, es la seguridad ferroviaria, sin la cual no se podrá alcanzar la verdadera modernización de los ferrocarriles.

No obstante que el ferrocarril es uno de los medios de transporte más seguro en nuestro país, la meta debe ser tomar todas las medidas posibles para abatir los accidentes totalmente. En 1985 el número de accidentes generales por unidad de tráfico transportada fue cerca de 40 veces en las carreteras que en los ferrocarriles.

En las carreteras hubo en 1986 14 veces más pasajeros muertos en accidentes que en ferrocarril, por cada millón de ellos transportados, y más del doble de heridos.

Del total de accidentes que ocurren en ferrocarriles, solamente cerca del 7% pueden considerarse como generales, es decir que tuvieron un costo superior a los 10 millones de pesos, a precios de 1987. El resto se clasifican como locales y agrupan todos los incidentes menores que cotidianamente ocurren a los trenes y a los carros, tanto en las líneas como en los patios.

En cuanto al Personal, la modernización de los Ferrocarriles en materia de organización supone entre otras cosas el mejoramiento y renovación de los recursos humanos, lo cual ha significado un gran esfuerzo de capacitación e incorporación de

personal con formación técnica y administrativa. el proceso de integración ferroviaria y la regionalización ha significado la eliminación de puestos innecesarios y duplicados, por una parte, y la creación de otros en áreas donde son indispensables para aumentar la productividad operativa, tecnificar procedimientos y mejorar sistemas de control.

Para 1988, en cumplimiento a lo establecido en el Presupuesto de Egresos de la Federación y a los acuerdos de austeridad y racionalidad en el gasto público, Ferrocarriles se comprometió a absorber el crecimiento en el tráfico con aumentos en la productividad de su personal, a la vez que seguirá avanzando en sus proyectos de reorganización, sin aumentar el número de plazas, que mantendrá en 81,720 lo que está significando un gran esfuerzo de reasignación y reubicación de puestos, en estricto apego al Contrato Colectivo de Trabajo y respetando los derechos de los trabajadores.

(Lo anterior con respecto a 1988 es cierto, pero en consideración al programa de retiro voluntario el número de plazas mencionado bajó considerablemente y seguirá bajando en los próximos meses (habrá más liquidaciones) no volviendo estos plazos a aparecer, ya que cada trabajador liquidado salió con todo y plaza. Sí habrá reubicación de niveles (sueldos) pero con sus mismas plazas)

La productividad media del factor trabajo en los ferrocarriles ha mejorado sustancialmente. El indicador más usual de la eficiencia de los recursos humanos en un ferrocarril es el que relaciona las unidades de tráfico producidas (toneladas-kilómetro y pasajeros-kilómetro) con el número de empleados.

Por ramas de trabajo el área de mayor concentración de personal es de Vía y Estructuras, siguiéndole en importancia la de

Talleres y luego la de Transportes. Estas tres áreas agrupan en su conjunto cerca del 80% de los recursos humanos del Organismo.

PRODUCTIVIDAD DE LA FUERZA DE TRABAJO						
AÑO	MILLONES UNIDADES DE SERVICIO				UNIDADES DE SERVICIO POR TRABAJADOR	INDICE
	TON-KIM CARGA	TON-KIM EXPRESS	PASAJ-KM	TOTAL		
1970	29,967	229	4,904	28,494	389,685	100.0
1975	82,058	198	9,812	96,068	452,167	117.8
1980	42,549	485	4,906	47,940	599,520	156.9
1985	45,907	69	6,015	51,391	645,000	168.1

(6)

Aunque las comparaciones internacionales basadas en las unidades de tráfico producidas por hombre ocupado, tendrían que ser ponderadas para hacer intervenir la importancia relativa de los tráficos de carga y pasajeros, debido a que este último requiere proporcionalmente de mayor número de empleados, dicho índice es muy usual para tener una idea de la productividad del personal.

Las cifras de aprovechamiento de los recursos humanos alcanzados en México en los últimos años, están muy por debajo de las alcanzadas por Ferrocarriles Norteamericanos, que mueven indiscutiblemente tráfico de mercancías (es decir que ellos si se han sostenido) y no obstante que la proporción del tráfico de

NOTA (6): IBIDEM. 202 pp.

pasajeros es mayor que la de nuestro país, tales Ferrocarriles como la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Nacionales de Japón, los Ferrocarriles Argentinos y los Ferrocarriles de Brasil, mueven un número de unidades de transporte por trabajador similares o inferiores a las de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Para proyectar al futuro el número de jubilados se tomó en cuenta la estructura de antigüedad del personal activo y una estimación de las bajas que se presentarán en el horizonte de análisis.

A mediano plazo se va a registrar un incremento en el número de personas que estarán disfrutando de su pensión jubilatoria. Sin embargo, por la estructura de edades y las defunciones que habrá, se presentará a largo plazo una tendencia a la disminución del personal retirado. Al finalizar la primera década del siglo XXI, habrá en el Organismo una cifra de jubilados similar a la registrada en 1985.

Por varias décadas la productividad del personal ferrocarrilero ha sido creciente en gran parte ello se debió a la utilización de locomotoras y carros de carga de mayor capacidad que hicieron posible el empleo más eficiente de otros recursos, principalmente los humanos.

En la actualidad hay áreas de trabajo del ferrocarril en las que hay insuficiencia de personal y otras en las que existen posibilidades de continuar creciendo sin requerimientos adicionales en la fuerza de trabajo e inclusive reubicando trabajadores, capacitándolos para el desempeño de otras tareas.

147539

En el futuro se contemplan muchas posibilidades para seguir aumentando la eficiencia general del personal, principalmente a través de la introducción de nuevas tecnologías y el mejoramiento de los procedimientos y organización de los trabajos.

Sin duda, habrá áreas en las que se necesitará mayor número de trabajadores, pero se considera que sobre todo a corto y mediano plazo, dichos incrementos pueden ser compensados por disminuciones en otros departamentos, en los que la productividad puede ser sustancialmente aumentada, mediante más modernos y eficientes sistemas operativos, que incluso ya se utilizan en otros Ferrocarriles de mundo.

Aumentar los volúmenes de carga y pasajeros, manteniendo constante a mediano plazo la planta de personal actual, es no solamente una meta realista, sino un imperativo y la única posibilidad para que los Ferrocarriles Mexicanos continúen creciendo y modernizándose.

Este fenómeno se está presentando en todo el mundo; los ferrocarriles que han podido sobrevivir e incluso superar la competencia del autotransporte, han sido los que han implantado nuevas tecnologías, establecido agresivas políticas comerciales y mejorado su productividad, entre otras cosas, racionalizando sus necesidades de recursos humanos.

La permanencia de los Ferrocarriles en el mercado de transporte terrestre, dependerá de la medida en que sean capaces de mejorar la calidad de la oferta y disminuir los costos para el usuario. Esto último no puede lograrse en forma significativa si no se obtienen reducciones en los renglones que proporcionalmente más afectan al gasto. En 1987 los pagos por servicios personales

representaron más de la mitad de los ingresos propios generados por el Organismo por la venta de servicios y aproximadamente la tercera parte del presupuesto total.

Ferrocarriles sostiene que la meta de no incrementar el personal a mediano plazo, reasignando y renovando los recursos humanos existentes en forma conveniente, y a través de un gran esfuerzo de capacitación de los trabajadores, solamente puede lograrse mediante el camino de la concertación entre Empresa y Sindicato. Es necesario comprender que la política mencionada beneficiará a todos. Si el tráfico crece, el Organismo se moderniza y el usuario y el país reciben los beneficios del aumento de la productividad de los ferrocarrileros, es justo que los trabajadores compartan ese progreso, recibiendo incrementos en sus salarios, que tomen en cuenta los aumentos en la eficiencia que se alcance. La elevación del nivel de vida del gremio Ferrocarrilero no puede ser el resultado del estancamiento del tráfico, la improductividad y los subsidios del Estado.

3.3.1 Objetivos y estrategias para el Sector Ferroviario

La estrategia de corto plazo ha sido tratar de aprovechar al máximo los recursos existentes, dando especial atención a los trabajos de mantenimiento y reconstrucción de la infraestructura y el equipo, así como la capacitación del personal. También se han tomado importantes medidas para modernizar los procedimientos operativos, mejorar la calidad de servicios ofrecidos y reformar la organización y los sistemas administrativos. Además, se ha estado aplicando una estricta disciplina presupuestal, política tarifarias razonables y disminuyendo costos, lo que aunado a la

reestructuración de pasivos y crecimiento parcial de la deuda por parte del Gobierno, ha permitido avances considerables en la búsqueda de la autosuficiencia financiera.

El objetivo general es incrementar la participación del ferrocarril en la satisfacción de la demanda nacional de transporte de mercancías y personas, tanto a nivel interurbano como suburbano, operando en forma integrada, eficiente y coordinada con otros modos de transporte, hasta alcanzar la proporción ideal en la que cada uno de ellos absorba la parte de la misma para la que es más apto técnica y económicamente.

Los objetivos particulares serían mejorar la calidad de los servicios de transporte de carga y pasajeros, actuando en el contexto de un mercado competitivo en el que en su conjunto se logre ofrecer una serie de opciones que garanticen la libertad de selección de los usuarios.

Y reducir al mínimo los costos sociales de transporte y asegurar el movimiento de personas de bajos ingresos, cuando por encima de las prioridades de las empresas transportistas privadas estén los superiores intereses de la colectividad.

En cuanto a la estrategia en general, se proseguirá con la solución de los problemas más urgentes mediante el aprovechamiento al máximo de los recursos humanos, de infraestructura, materiales, de equipo y financieros existentes, también se continuará con el mejoramiento técnico y de los procedimientos operativos y administrativos, sentando las bases del cambio estructural y modernización de los ferrocarriles a mediano y largo plazo, así como realizarán las inversiones en infraestructura, equipo e instalaciones, de comprobada rentabilidad, para el cumplimiento de los objetivos y metas propuestas.

Las estrategias particulares son:

"a) Se seguirá atendiendo con más eficacia el tráfico masivo y tradicional a través de trenes unitarios de alta productividad.

b) Se recuperará el tráfico de embarques aislados que se ha perdido en beneficio del autotransporte, ofreciendo mejores condiciones de precio, rapidez, seguridad, confiabilidad y de menores riesgos y daños a la mercancía, mediante trenes rápidos o estrella de itinerario fijo.

c) Se impulsará el desarrollo del transporte multimodal en coordinación y complementación con el transporte marítimo y con el autotransporte, ofreciendo un servicio integrado y económico, a través de la utilización de contenedores y remolques sobre plataformas.

d) Se promoverá la consolidación de pequeños envíos, en régimen acelerado de tráfico, modernizando y racionalizando el actual servicio de express.

1. Estrategia de servicio de pasajeros:

a) Se mejorarán y ampliarán sustancialmente los servicios de transporte de pasajeros de primera clase regular, haciéndolos más dignos y decorosos, en beneficio de los estratos de población de más bajos ingresos, principalmente entre los grandes centros demográficos y hacia centros de población que no cuenten con otros modos de transporte disponibles.

b) Se continuarán estableciendo nuevos servicios de alta calidad en los principales corredores de tráfico, compitiendo con el autobús, el automóvil particular e incluso el avión.

c) Se construirán y operarán servicios de transporte suburbano en las grandes áreas metropolitanas para contribuir a resolver problemas viales y reducir la contaminación y el desperdicio de combustible.

2. Estrategia tarifaria y comercial (Tarifas de carga)

a) Los ferrocarriles cubrirán, a través de las tarifas, los costos variables a largo plazo y contribuirán a sufragar los gastos fijos.

b) Se establecerán tarifas especiales para los usuarios que se comprometan, sobre la base de contratos, a mover volúmenes importantes de mercancías durante un período determinado.

c) Los ferrocarriles fijarán tarifas proporcionales para estimular las exportaciones, el aprovechamiento del recorrido de las unidades vacías, la plena utilización de la capacidad de carga de los carros, la adquisición de carros propiedad del usuario y la instalación de facilidades automáticas de carga y descarga.

d) Los ferrocarriles promoverán su tráfico con base en una agresiva acción comercial dirigida a satisfacer las necesidades de los usuarios y en la investigación de los mercados en que puede competir ventajosamente este medio de transporte.

3. Tarifas de pasajeros:

a) Los pasajeros de primera clase regular, servicio que sustituirá al de segunda clase actual, pagarán por lo menos el costo evitable del servicio; es decir, aquél en el que no incurriría el ferrocarril, si éste no se presta.

Los deficientes que se tengan serán cubiertos por los excedentes en el servicio de carga y los servicios de pasajeros de alta calidad.

b) Los pasajeros de primera especial numerada y dormitorio, pagarán el costo variable a largo plazo, incluyendo el de la amortización los intereses de los equipos, para asegurar la recuperación de las inversiones que se requieran.

c) Los pasajeros de los servicios suburbanos pagarán las cuotas que autoricen las autoridades locales, y en caso de haber deficientes en la explotación, éstas deberán compensar al Organismo con la diferencia para cubrir los costos, contabilizando las transferencias como ingresos, para no distorsionar la situación financiera de los ferrocarriles.

4. Estrategias Operativas:

a) La seguridad en la operación de los trenes y patios, así como la integridad física de usuarios y trabajadores seguirá teniendo la primera prioridad, dentro de los propósitos del Organismo.

b) Se mejorará la velocidad comercial del servicio de carga y pasajeros, y se organizarán más productivamente la operación de los trenes, la distribución de los carros vacíos y las actividades de los patios.

c) Se continuará racionalizando el uso del combustible diesel y se reforzarán las medidas de control sobre los suministros y almacenaje de este insumo básico.

5. Estrategia de mantenimiento y ampliación de la capacidad:

a) Los recursos asignados al mantenimiento del equipo y

conservación de la infraestructura, tendrán la más alta prioridad dentro de los presupuestos de gastos corriente y de capital.

b) Se mejorarán los sistemas y procedimientos de mantenimiento y conservación preventiva para aprovechar al máximo los activos de ferrocarriles. Se harán las adecuaciones y ampliaciones necesarias en las instalaciones, y se modernizará y sustituirá la maquinaria de talleres y vía, para ir adaptando la capacidad a las necesidades crecientes de la unidad y de la infraestructura.

c) Se tomarán las medidas necesarias en cuanto a organización, sistemas de trabajo y capacitación del personal, para aprovechar al máximo la capacidad actual para reparaciones mayores del equipo y rehabilitación de la vía. Los excedentes de trabajo para modernizar infraestructura y reconvertir equipos se harán con el auxilio de terceros, dando prioridad a la industria nacional.

d) Dentro de las disponibilidades de recursos y la capacidad de endeudamiento del Organismo, se llevarán a cabo las inversiones necesarias para ampliar la capacidad de transporte, modernizar la operación y sustituir activos, como locomotoras, carros de carga y coches de pasajeros siempre que se demuestre la rentabilidad económica de las mismas.

e) En materia de construcción de obras de infraestructura, tendrá máxima prioridad la terminación de las que se encuentran en proceso, evitando la dispersión que significa trabajar con un número excesivo de proyectos y prolongar por mucho tiempo los plazos de puesta en funcionamiento de los mismos.

Ferrocarriles pugnará por que tanto el proyecto de ingeniería como la construcción de las nuevas obras de infraestructura ferroviaria, quede a cargo del Organismo que las opera y mantiene.

6. Estrategia de personal:

a) Se dará alta prioridad a la capacitación del personal, otorgando preferencia a los trabajadores más preparados para ascender a puestos de mayor responsabilidad. Se elevarán los requisitos mínimos de escolaridad y el nivel de aptitud que se exige a los trabajadores de nuevo ingreso. (En el proyecto la capacitación no se ha llevado a cabo, ya que siguen mandando a capacitar a quienes el jefe quiere; en cuanto a la solicitud de un mínimo de estudios para el ingreso a los ferrocarriles si se ha llevado a cabo).

b) Se incrementarán en términos reales los salarios de los trabajadores. Se revisarán los procedimientos para evaluar los montos asignados para premiar el desempeño y productividad del personal. (Tampoco se ha logrado).

c) Se establecerán facilidades y condiciones atractivas de jubilación para las personas de edad avanzada o que tengan problemas de salud que deseen retirarse y que cumplan con los requisitos del Contrato Colectivo de Trabajo. (En cuanto a este programa todavía no se ve nada, pero en el programa de retiro voluntario todos los que quicieron salir jubilados no tuvieron ningún problema con sus trámites. Trámites que a veces duran hasta un año para poder obtener su jubilación, ya que de un mes a menos obtuvieron su cheque).

d) Se seguirán incorporando jóvenes profesionistas y técnicos a la planta productiva del Organismo, preferentemente hijos o familiares de trabajadores.

e) Se mantendrá la planta actual de personal constante o con incrementos mínimos a mediano plazo, sustituyendo a trabajador que se retire en las áreas administrativas, con personal de nuevo ingreso a las áreas operativas que registren un mayor dinamismo, compensando los aumentos, de tal suerte que haya un incremento neto en la fuerza de trabajo total de ferrocarril. (De esto tampoco podrá ser, ya que las personas que salieron con el programa de retiro voluntario salieron con todo y puesto, o sea se perdió la plaza. Y las personas de nuevo ingreso entrarán con nuevas condiciones de trabajo.

7. Estrategia administrativa:

- a) Se seguirá avanzando en el proceso de descentralización y desconcentración que comprende la delegación de funciones y responsabilidades operativas, de mantenimiento, administrativas del personal, materiales y presupuestos, a las Gerencias Regionales.
- b) Una de las herramientas básicas para la modernización ferroviaria y el aumento de la productividad en general, es el continuar avanzando en materia de sistemas de información, con base en la computación electrónica, y el teleproceso, en actividades operativas y administrativas.

8. Estrategia Financiera:

- a) Ferrocarriles cubrirá todos sus gastos de operación con recursos propios y progresivamente se irá responsabilizando del pago de intereses, amortización de pasivos y de programa de inversiones.
- b) Ferrocarriles tomará las medidas internas y pugnará ante las autoridades del Gobierno Federal, para que los

clientes del sector público paguen los servicios de transporte con toda oportunidad a través del sistema de compensación de adeudos.

c) Ferrocarriles seguirá insistiendo en aquéllos usuarios del autotransporte tengan un tratamiento fiscal e impositivo similar al ferrocarril, para que este último modo compita en igualdad de condiciones con la carretera. Un aspecto es el pago del IVA y otro el cargo por el uso de la infraestructura. En caso de adoptarse estas medidas, ferrocarriles se hará responsable del mantenimiento y reconstrucción de las vías con recursos del Organismo, sin aportaciones del Estado.

d) En caso contrario y en cumplimiento a los convenios de modernización y saneamiento financiero, Ferrocarriles solicitará al Gobierno Federal que financie los gastos totales de mantenimiento y construcción de la infraestructura de la vía, señales y telecomunicaciones, para recibir un trato equitativo con relación al autotransporte.

e) Ferrocarriles contratará nuevos créditos, de tal suerte que éstos sean los indispensables para comprar bienes y equipos del exterior, vigilando que con relación al pago de la amortización de los pasivos, el endeudamiento neto esté dentro de los límites de la capacidad de pago del Organismo.

f) Ferrocarriles contratará créditos preferiblemente con instituciones de fomento internacional, o de fomento de las exportaciones de los países proveedores, con el objeto de pagar menores intereses y obtener mayores períodos de amortización de la deuda. Asimismo, buscará fórmulas para obtener recursos con base en la

capacidad de financiamiento que proporciona la tenencia y comercialización del patrimonio inmobiliario del Organismo.

9. Estrategia de Adquisiciones:

a) Ferrocarriles continuará estableciendo contacto permanente con los empresarios mexicanos para la solución de los problemas que confrontan con abastecedores del Organismo de materiales y equipo ferroviario. Para ello, les informará periódicamente sobre sus necesidades, planes y proyectos, a través de las cámaras de fabricantes.

b) Ferrocarriles seguirá apoyando a los productores mexicanos a través de diversos mecanismos, estimulando la existencia de un número adecuado de proveedores, propiciando la competencia, garantizando mercados permanentes, y luchando contra la creación de monopolios.

c) Ferrocarriles continuará normalizando los bienes que adquiere y estableciendo rigurosos controles de calidad para la recepción de los mismos. Igualmente, proporcionará apoyo técnico para la asimilación de conocimientos y experiencias, con el objeto de disminuir la dependencia del exterior e incluso competir en el mercado internacional.

d) Ferrocarriles dará preferencia en sus compras, de conformidad con las leyes aplicables, a los proveedores nacionales sobre los extranjeros, siempre que después de un periodo razonable de desarrollo y trato de excepción temporal, compitan con calidad, oportunidad y precio.

e) Ferrocarriles continuará mejorando sus sistemas de cuantificación de requerimientos, de acuerdo a programas, así como sus procedimientos administrativos y de control de materiales y almacenes. Asimismo, seguirá revisando sus sistemas de selección de proveedores, licitaciones, concursos, formulación de pedidos, inspección, recepción de bienes, revisión de facturas y pagos.

10. Metas Básicas de Tráfico de carga 1989-1994

Considerando tasas de crecimiento del Producto Bruto Interno comprendidas entre 2% y el 4% anual, se incrementará el tráfico de carga durante el periodo 1989-1994 entre un 40% y 50% con relación a 1987, lo que equivale a una tasa promedio anual entre el 5% y 6%. En 15 años más, el tráfico de mercancías por vía férrea se habrá duplicado y se triplicará para el año 2010.

11. Metas de Tráfico de Pasajeros

El volumen de pasajeros aumentará durante el próximo sexenio entre un 70% y 90% con relación al año de 1987. Ello significa un incremento promedio de entre el 8% y 10% anual. Para finales de siglo, el tráfico se habrá triplicado, y al término de la primera década del Siglo XXI se estará transportando entre 5 y 6 veces más de lo que actualmente transita en el servicio interurbano por vía férrea.

12. Metas de Eficiencia y apoyo a la operación 1989-1994.

Vía y Telecomunicaciones:

a) Mantenimiento y Reconstrucción de las Vías

Para incrementar la seguridad de la operación y la velocidad de los trenes en camino, se continuarán los programas de regularización de la conservación preventiva de la vía y se aumentará el ritmo de reconstrucción pesada de las líneas, con las siguientes metas.

-Se colocarán 2'500,000 durmientes de madera al año, por lo que el problema de la conservación diferida quedará resuelto en 1994.

-Se aplicarán anualmente 2'200,000 metros cúbicos de balasto y el rezago en la materia estará abatido en 1993.

-Se reconstruirán en el periodo 1989-1994 un total de 10,900 kilómetros de vía, de los cuales 7,200 kilómetros serán con riel nuevo y 3,700 kilómetros con riel de recobro. En 1994 alrededor del 93% de la red tendrá riel de alto calibre de 100 libras por yarda y mayor.

b) Reforzamiento de Puentes y Alcantarillas.

Para incrementar la capacidad de los puentes y alcantarillas y hacer posible la utilización de equipo de mayor peso por eje y eliminar órdenes de precaución, se reforzarán durante el sexenio poco más de 4,600 estructuras, es decir, del orden de 770 por año.

c) Construcción de nuevas obras de infraestructura.

Para aumentar la capacidad de transporte de líneas que se están aproximando a su saturación, para disminuir costos de operación y para hacer llegar las vías férreas a zonas que carecen de ellas o tienen deficiente comunicación por este medio, se contempla alcanzar las siguientes metas:

1) Construcción y terminación de nuevas vías en un total de 1400 Kilometros.

- 2) Se construirán 1,350 Kilómetros de vías dobles
- 3) Se trabajará en 50 proyectos de relocalización de líneas para abatir pendientes y curvaturas, en frentes de trabajo que suman del orden de 1,200 Kilómetros.
- 4) Se electrificará previa justificación un total de 600 Kilómetros incluyendo la doble vía México-Queretaro en proceso.

Lo anterior, aunado a los proyectos de reconstrucción de líneas con vía elástica, demandará de la adquisición durante el sexenio próximo, de 1'200,000 toneladas de riel, es decir 200,000 toneladas al año y de 17600,000 durmientes de concreto, del orden de 2'900,000 anuales.

d) Patios y terminales. (Se han hecho algunas remodelaciones y reconstrucciones pero no en su totalidad, lo que se ha hecho es mínimo, lo demás sigue en proyecto).

Se harán obras de ampliación o construcción de nuevos patios en el Valle de México, Guadalajara y Monterrey; en los patios de las fronteras de Ciudad Juárez, Nuevo Laredo y Matamoros; en los puertos de Mazatlán, Coatzacoalcos, Tampico, Lázaro Cárdenas, Altamira y Topolobampo; así como en los centros ferroviarios de San Luis Potosí, Irapuato, Chihuahua, Córdoba y Medias Aguas.

e) Señales.

Se señalizarán, utilizando los avances de la tecnología moderna, un total de 2,200 kilómetros de vía sencilla y 1,300 kilómetros de vía doble.

f) Comunicaciones.

Se llevará la red de microondas a todo el sistema ferroviario antes de 1994 se ampliará la red de comunicaciones del Organismo, utilizando las

facilidades de Sistema de Satélite Morelos; y se extenderá la telefonía selectiva para despacho de trenes.

13. Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre.

a) Se elevará la disponibilidad de las locomotoras de 73.9% en 1988 a 83% en 1994.

b) Se reconstruirán 221 locomotoras entre 1989 y 1990.

c) Durante este sexenio se darán de baja 418 unidades y se adquirirán 427 unidades nuevas. Además se incorporarán al servicio 39 locomotoras eléctricas adquiridas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con lo que la unidad en propiedad pasará de 1756 locomotoras en 1988 a 1830 en 1994.

d) El coeficiente de disponibilidad de la unidad de carros pasará del 94% al 96%. El número de unidades tendrá un incremento neto de 4600, al pasar de 48,500 unidades a finales de 1988 a 53,100 carros a finales de diciembre de 1994.

e) Se reconstruirán 4,800 carros, principalmente furgones y góndolas; se darán de baja 2,000 unidades y se comprarán 6,600 carros especializados nuevos, sobre todo tolvas, plataformas para piggy-back y tanques.

f) Los particulares aumentarán su unidad en 2,500 unidades en terminos netos y el número promedio de carros extranjeros en líneas en 1994 no deberá superar los 4500.

g) La unidad de coches de pasajeros tendrá que triplicarse durante el próximo sexenio. Se adquirirán cerca de 1,300 unidades nuevas, de las que casi la mitad será para sustituir unidades obsoletas. El coeficiente de disponibilidad se elevará de 77% a 85%.

14. Transportes

- a) El ciclo de cargadura de los carros disminuirá de 17.7 días en la actualidad a 15.8 días en 1994.
- b) El contenido neto promedio de los carros pasará en el lapso mencionado de 54.4 toneladas a 55.9 toneladas y el número de toneladas netas por tren se elevará de 1,244 a 1,327.
- c) El recorrido medio de las locomotoras de carga mejorará de 269 kilómetros a 293 y la distancia promedio de los carros de carga se estima que pasará de 65.4 kilómetros por día a 69.9.

15. Personal

La planta de personal se mantendrá constante en cerca de 82,000 trabajadores, lo que significa un aumento de productividad cercana al 30%, medida en número de unidades de transporte producidas por trabajador activo. (Este proyecto fue estudiado antes de 1988 y publicado en el año mencionado. Ahora, con el programa de retiro voluntario de 1992, la cifra de trabajadores descendió considerablemente y bajará aún más en los próximos meses, ya que se abrirán nuevos módulos de retiro. La productividad en algunos Departamentos es la misma pero en otros que son uno que otro si han tenido problemas ya que se fueron casi en su totalidad los empleados de ese Departamento).

16. Finanzas

- a) Ferrocarriles en 1988 ya absorbe con recursos propios la totalidad de sus gastos de operación.
- b) En 1989 percibirá una pequeña cantidad como aportación del gobierno para el pago de intereses y en

1990 desaparecerá totalmente este tipo de transferencias.

c) En 1991 será el último año en el que se recibirán aportaciones para el pago de pasivos. Las amortizaciones totales serán cubiertas por el Organismo a partir del cual se comenzará a financiar parcialmente el programa de inversiones con recursos de la empresa."(7)

3.3.2 Proceso de ordenación estructural

La planeación ferroviaria es sumamente compleja, por la interrelación que tiene con casi todos los sectores económicos y sociales de la Nación. El crecimiento demográfico, el incremento de la producción, la reconversión industrial, el proceso de urbanización, así como las políticas de desconcentración y descentralización, provocarán un incremento en la magnitud de la demanda de transporte y cambios importantes en la estructura y modalidades del mismo, principalmente en lo que se refiere al transporte ferroviario.

Existen pues, importantes perspectivas de desarrollo de los ferrocarriles y para ello se hace indispensable continuar la modernización de los mismos, incluyendo cambios en los procedimientos operativos, así como la realización de inversiones de alta rentabilidad. La necesidad de actuar razonada, integral y ordenadamente, explica el por qué planear y el por qué planear a largo plazo.

Para alcanzar los objetivos de transformación y modernización

NOTA (7): **IBIDEM.** 90 pp.

del sistema ferroviario, es indispensable tener una visión clara de las metas que se pretenden alcanzar en el futuro y establecer su vinculación con la planta física y los recursos materiales, humanos, técnicos y financieros que se van a necesitar.

El futuro dependerá en gran medida de lo que hayamos hecho en el pasado; lo que se está haciendo está comprometiendo el porvenir de los ferrocarriles y en las manos de los funcionarios está la responsabilidad ineludible de preparar las vías férreas por las que circulará la carga y los pasajeros del país en la última década del Siglo XX y la primera del Sglo XXI. Los ferrocarrileros mexicanos, más que prever el futuro, están haciendo un gran esfuerzo por diseñarlo.

"Por otro lado, se realizó un cuidadoso estudio de la demanda de tráfico de carga y pasajeros, que junto con los análisis de capacidad de líneas e instalaciones, así como tomando en consideración un grupo de hipótesis de eficiencia y productividad, permitieron estudiar alternativas y elaborar los programas de modernización, los cuales se llevaron a nivel de proyectos concretos para el período 1989-1994. Además, se establecieron los órdenes de magnitud de los recursos de todo tipo que se requerirán a mediano y largo plazo y se esquematizaron a grandes resgos las políticas y estrategias que deberán seguirse para resolver los problemas que se presentarán en el lapso comprendido desde ahora hasta la primera década del Siglo XXI." (8)

El plan considera pues un cuerpo de objetivos, estrategias y metas precisas para el próximo sexenio; un pronóstico de tráfico de carga y pasajeros bajo distintos escenarios de evolución de la

NOTA (8): IBIDEM. 49 pp.

economía y de desarrollo demográfico a largo plazo, así como programas y proyectos específicos en los capítulos de vía y comunicaciones, fuerza motriz y equipo de arrastre, operaciones y seguridad, recursos humanos y combustibles. Asimismo, incluye y cuantifica a precios constantes de principios de 1988, un programa de inversiones para el período 1989-1994, con su correspondiente justificación económica. También se establecen pronósticos financieros para el mismo lapso y se presenta un esquema propuesto para los ferrocarriles suburbanos en las principales ciudades del país y un último apartado sobre desarrollo tecnológico.

Los objetivos de transportación y desarrollo de los servicios de pasajeros son incrementar la participación en la atención de la demanda del transporte terrestre de pasajeros que se tendrá en el futuro, aprovechando las ventajas técnicas y económicas que ofrece el ferrocarril para el movimiento masivo de personas:

"1) Continuar prestando los servicios de comprobada función social, en beneficio de los grupos de población de menores ingresos en lo posible la calidad de servicio sin recibir subsidios del Estado.

2) Incrementar la oferta y mejorar la calidad de los servicios de los corredores de mayor densidad de tráfico, mediante proyectos de adecuada rentabilidad económica y financiera.

Para ello se tomarán las siguientes medidas:

a) Introducir mayor número de nuevos servicios rápidos de trenes de pasajeros, de alta calidad en los corredores de mayor demanda de tráfico, exclusivamente con coches nuevos de primera especial numerada y coches dormitorio rehabilitados y modernizados, competitivos en tiempo de recorrido, costo y calidad con el

autotransporte, destinados a servir a estratos de la población de ingresos medios y captar tráfico que actualmente utiliza el autobus, el automovil particular e inclusive el avión.

b) Suprimir el servicio de segunda clase existente, sustituyéndolo con el de primera clase regular mejorado. Ello elevará el nivel de calidad vigente en los trenes de demanda creciente o estable que tengan mayor movimiento de pasaje.

c) Efectuar estudios para dictaminar sobre la conveniencia de racionalizar los trenes que manejen el menor número de pasajeros o que muestren una tendencia decreciente a futuro y promover la supresión de servicios de muy baja demanda que no se justifiquen por razones sociales, especialmente en los casos en que existan otras alternativas de transportación.

Las estrategias anotadas se encuentran ya en etapa de implantación, principalmente las relativas al mejoramiento de los principales servicios, a través de la creación de nuevos trenes de pasajeros de alta calidad en algunas de las principales rutas y la renovación de los servicios en beneficio de los grupos de más bajos ingresos."(9)

Metas de transporte de pasajeros por ferrocarril para 1989-2010.

Tomando en cuenta las políticas establecidas para el mejoramiento de los servicios actuales y la introducción de nuevos servicios de alta calidad, así como los programas de rehabilitación, modernización y ampliación de la capacidad de la red férrea, se estimó que la participación del ferrocarril puede

NOTA(9): IBIDEM. 69 pp.

elevarse hasta poco más del 10% y que es posible comenzar a absorber parcialmente el tráfico que utiliza el automóvil particular.

PROYECCION DEL TRAFICO DE PASAJEROS POR CLASES 1987 - 2010					
AÑO	DORMITORIO	PRIMERA	PRIMERA	T O T A L	
		ESPECIAL	REGULAR	ESCENARIO I	ESCENARIO II
1988	878	9,226	20,901	25,000	26,500
1989	995	9,600	21,587	26,182	29,960
1990	1,589	5,091	22,274	28,888	32,693
1991	1,856	5,627	23,902	30,185	34,840
1992	2,017	6,112	24,676	32,805	37,126
1993	2,195	6,645	26,119	34,959	39,564
1994	2,390	7,293	27,691	37,254	42,161
1995	2,609	7,898	29,246	39,748	44,501
2000	4,155	12,621	38,658	55,434	64,000
2005	6,414	19,948	51,672	77,494	93,800
2010	9,315	28,220	68,644	106,179	135,201

(10)

Un alto porcentaje de volúmenes de tráfico que mueven los ferrocarriles es flete internacional. Las importaciones y exportaciones de bienes en 1987 significaron cerca del 20% del total transportado por vía férrea. De hecho, la red ferroviaria fue diseñada desde sus orígenes para comunicar los centros de población y producción con las principales fronteras y puertos del País.

El ingreso de México al acuerdo general sobre aranceles aduanales y comercio (GATT), cuyo objetivo es servir de

NOTA(10): IBIDEM. 77 pp.

instrumento integral para promover entre sus miembros el comercio, sobre la base de eliminación de restricciones a la importación y reducción de los aranceles, tendrá en los ferrocarriles distintos efectos, tanto en lo que se refiere al intercambio de bienes, como por la posible liberación de servicios en el sector comunicaciones y transportes.

Algunas líneas ferroviarias y patios del sistema reportarán incrementos en sus operaciones, que para evitar su próximo congestionamiento es necesario ampliarlas y modernizarlas. Además de las tareas de reconstrucción de la vía que están siendo realizadas, con alta prioridad, tendrán que reforzarse las rutas hacia los puertos y fronteras donde el tráfico se va a intensificar. Asimismo, las operaciones de intercambio, que comprenden la inspección del equipo y otras actividades, tienen que ser convenientemente revisadas y racionalizadas para evitar cuellos de botella en el tráfico internacional.

También habrá cambios importante en el papel que deben esempañar nuestros proveedores de materiales, refacciones y equipos. Ahora más que nunca tienen que demostrar su capacidad para competir con empresas extranjeras, en calidad, oportunidad y precio. Ferrocarriles les está dando para ello toda clase de facilidades para que se produzcan internamente los bienes que necesita para la operación y el mantenimiento de la infraestructura y el equipo, así como para que se desarrollen autónomamente en materia de tecnología y eventualmente puedan colocar sus productos en el mercado internacional, aprovechando las ventajas comparativas de nuestro país en cuanto a bajo costo de la mano de obra y disponibilidad de energéticos.

A través de lo expuesto podemos concluir que cualquiera que

sea el resultado de las negociaciones con el GATT, los ferrocarriles no tendrían que enfrentar la competencia directa de empresas ferroviarias del exterior, debido a que ningún tipo de acuerdo podrá invalidar lo dispuesto en nuestra Constitución y tampoco obligar a México a efectuar cambios en sus leyes sobre inversión extranjera directa. Sin embargo, habrá muchas repercusiones indirectas y posibilidades, tanto positivas como negativas, que tienen que ser exploradas y analizadas cautelosamente, antes de tomar cualquier decisión que podrá cambiar en forma importante el funcionamiento e independencia del Sector Comunicaciones y Transportes. (Con el Tratado de Libre Comercio (T. L. C.) se requerirá de conseguir nuevos clientes o en su defecto tratar de recuperar algunos de los clientes perdidos, pero esto no será mucho problema puesto que las empresas particulares requieren de los servicios de ferrocarriles aún cuando ellos tengan sus propios carros de carga).

3.3.3 Logros obtenidos

Uno de los más importantes logros recientes es la eliminación de subsidios a la operación. En 1988 las aportaciones que recibe Ferrocarriles son solamente para el programa de inversiones y para hacer frente a compromisos de crédito contraídos en el pasado.

Mucho se ha logrado, y mucho puede todavía esperarse de los aumentos de la productividad de los recursos materiales y humanos del ferrocarril, e incluso fincar en ella parte del crecimiento potencial del Organismo. Para lograr las metas de transporte que nos hemos fijado, el continuar en el futuro con la política de buscar la máxima eficiencia del patrimonio acumulado por los

ferrocarriles, es una tarea indispensable, pero por sí sola no es suficiente. Muchos activos están llegando a su saturación y el rendimiento de algunos de los factores de la producción de los servicios, alcanzará pronto su límite, por lo que se hace necesario llevar a cabo importantes inversiones en ampliación, modernización y sustitución de la capacidad.

Los Ferrocarriles tendrán que romper los círculos viciosos y superado los obstáculos que estaban frenando su desarrollo. En el futuro tendrán que ser capaces de continuar transformándose y creciendo, aprovechando los enormes progresos tecnológicos que ya se aplican en otros ferrocarriles del mundo.

Comentarios. En cuanto a la modernización no se ha hecho nada hasta la fecha, aparentemente se han hecho algunas renovaciones pero son cualquier cosa como pintar algunas estaciones, iniciar el proyecto de electrificación el cual sigue en proceso de veremos.

Se ha perdido clientela debido al mal servicio proporcionado, a las grandes pérdidas de materia prima en el traslado y hasta su destino, las empresas particulares prefieren otros medios de transportación, como son los trailers, camiones de carga y otros.

Se perdió el express como consecuencia del mal servicio. Todo lo relacionado con express incluyendo a sus trabajadores salieron liquidados, ya que no había un departamento donde se pudieran reacomodar.

El express va a ser concesionado a particulares, ya que si analizamos este servicio sí deja ganancias, la prueba es de que existen otros servicios de mensajería que si están en pie es

porque las ganancias son buenas y no como se hizo saber con el express de ferrocarriles.

Los mismos vagones, el mismo material de trabajo tanto en talleres como oficinas y las demás ramas el 90% de los instrumentos de trabajo son obsoletos.

Realmente es una pena trabajar en esas condiciones y lo que peor es tener que sacar el trabajo de alguna manera. La falta de herramientas, y de recursos materiales, así como de la capacitación de trabajadores, han provocado la falta de modernización.

CAPITULO IV

PROCESO DE TRABAJO

4.1 Las cinco ramas de trabajo.

En la empresa de Ferrocarriles Nacionales de México (F. N. de M.) el proceso de trabajo está dividido en seis especialidades, para los diferentes clases de empleados como lo son la rama de alambres, la de oficinas, la de talleres, la de trenes, la de vía y conexos, la de coches dormitorio y conexos.

El Contrato Colectivo de Trabajo establece las relaciones entre la empresa y el trabajador, y en otros, las siguientes cláusulas sobresalen :

"CLAUSULA 4. El presente Contrato reglamenta exclusivamete las relaciones de trabajo entre la Empresa y los trabajadores de todo el Sistema, así como las condiciones en que éstos prestan sus servicios, y se divide:

I. En Prevenciones Generales De observancia para la Empresa y los trabajadores de todas las especialidades.

II. En Prevenciones Comunes para las Especialidades de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre: De observancia para la Empresa y los trabajadores de las Especialidades de Talleres que se especifican en este Contrato.

En Prevenciones Comunes para las Especialidade de Coches Dormitorio y Conexos: De observancia para la Empresa y los trabajadores de las Especialidades de Coches Dormitorio y Conexos que se especifican en este Contrato.

III. En Prevenciones Particulares: De observancia para la Empresa y los trabajadores de cada una de las especialidades de trabajo.

CLAUSULA 5. Para los efectos de la Representación del Sindicato ante la Empresa, los trabajadores que presten sus servicios a ésta, quedan clasificados en las siguientes 6 (seis) Ramas Generales de Trabajo: ALAMBRES, OFICINAS, TALLERES, TRENES, VIA Y CONEXOS Y COCHES DORMITORIO Y CONEXOS." (1)

4.1.1 Rama de Alambres: Está compuesta por:

1. Despachadores de trenes (Controla la carrera de trenes de pasajeros y de carga en ambas direcciones, vigila los encuentros de los mismos para evitar choques y evitar que los trenes inferiores ocupen los tiempos de trenes superiores. Deben expedir en intervalos de 4 horas programas de los mismos que vienen manejando en los distritos de todo el sistema ferrocarrilero para conocimiento del personal afectado a estos movimientos).

2. Jefes de Estación (Sus funciones son administrativas como atender el express en el flete remitido y entregado, y la renta de boletos, despacho de trenes).

3. Telegrafistas (Se divide en cuatro: jefe de oficina telegráfica, ayudante de jefe telegrafico, tegraro "A" y "B", al jefe de la oficina telegráfica administra la oficina físicamente y administrativamente, elabora listas de raya, investiga al personal por falta de atención al servicio de localizar daños, fallas del servicio, llegadas tarde, etc.

Informe de alambres, es decir fallas de alambre que conectan las llaves que manejan los conmutadores del telégrafo, sincronizar el tiempo a las 12 hrs. para poner los repetidores en el sistema.

NOTA (1): FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO. CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO ÚNICO, "Contiene las Prevenciones Generales y las Particularidades de las Ramas", Ed. FNM, MEXICO, D. F., 10. de octubre de 1988, 3 pp.

Los telegrafistas atienden el manejo de los telegramas su transmisión y su recepción por línea física o teletipos toman ordenes de tren que expidan los despachadores y despachan los trenes que se les presentan, despacho de los mismos por medio del conductor).

4. Celadores-Electricistas, Electricistas y Similares (Los celadores levantan postes, hacen hoyos, tienden líneas, elevan líneas; los electricistas hacen instalaciones electricas en edificios, estaciones de todas las oficinas en general de ferrocarriles).

4.1.2 Rama de Oficinas: Está compuesta por:

1. Auditores de Trenes y Similares (Venden los boletos y checan al pasajero para revisar si llevan pase de cortesía o cobrar al que no; entrega diario su remesa al llegar a cada estación de su residencia).

2. Conductores de Express y Ayudantes (Están encargados de los vagones que acoplan en cada tren a diferentes estaciones del sistema ferrocarrilero donde están a cargo de los valores tanto de la empresa o como del público, y de vigilar que en la estación a la que va dirigido entreguen los valores y descargen los mismos).

3. Trabajadores de Coches Especiales y Conexos (Los mismos que la rama de coches dormitorio y Conexos).

4. Oficinistas y Similares (Oficinistas son nueve niveles, mensajero dependiendo de la oficina en la que trabaje, telefonista, ayudantes de archivista, taquigrafas, mecanografas, encargados de sección; ayudante de jefe de sección, suboficial

mayor, oficial mayor. Esta rama también maneja a los aseadores y choferes).

5. SUPRIMIDO (El Express desapareció por eso está suprimido).

6. Carretilleros-Estibadores de Transportes, Express y Similares (Cargan y descargan fletes y el express que llegan de diferentes partes del país).

7. Empleados de Vigilancia y Conexos (Vigilan las puertas de portones de las diferentes estaciones, edificios, checan las facturas de entrada y salida de material que algunos empleados se encargan de repartir en oficinas del sistema y checar que los carros de carga vengan completamente sellados y asegurados).

4.1.3 Rama de Talleres: Está compuesta por:

1. Albañiles, Ayudantes y Ayudantes Auxiliares (Se encarga de construir casetas, drenajes, remodelaciones de todas las oficinas del sistema ferrocarrilero).

2. Caldereros y Similares (Se encargan de instalar calderas y darles mantenimiento, y vigilarlas las 24 horas).

3. Carpinteros y Similares (Se encarga de hacer parte de la mobiliaria de la empresa: estantes, puertas, rampas, pasillos, pasamanos y remodelaciones de su especialidad de todo el sistema.

4. Cobreros-Hojalateros y Ayudantes (Cambian los deterioros de las maquinas, así como su compostura y hojalatería en general).

5. Forjadores, Laminadores, Ayudantes y Similares (Se dedican a componer los pisos deteriorados de carros y coches).

6. Mecánicos, Mecánicos-Electricistas y Similares (Manejan todo el sistema eléctrico de la máquina, es decir la cabeza del tren).

7. Moldeadores, Fundidores Ayudantes y Similares (Funden los diferentes metales para las diversas figuras que el modelista confecciona).

8. Modelistas y Ayudantes (Da forma a los metales fundidos).

9. Pintores, Ayudantes y Similares (Pintan todas las figuras de la fundición como todo lo relacionado de la máquina; como poner señales y nombres en la casa redonda; de todo el sistema ferrocarrilero).

10. Truqueros y Similares (Instalan los "trucks" hechos en la fundición para hacer cambios en las partes de las ruedas de los carros).

11. Soldadores-Cortadores y Ayudantes (Es el que solda todas las averías que resultan de algún o algunos viajes que hacen los trenes y llegan a deriorarse con su uso).

4.1.4 Rama de Trenes: Está compuesta por:

1. Conductores de Trenes (Es el jefe del tren, ya sea de pasajeros o de carga, flete o express, recibe del telegrafista o jefe de estación las ordenes de tren para indicarle al maquinista en donde y a que hora tendrán que detenerse en estaciones o

escapes cuando tengan que esperar algún tren que tenga preferencia, como son los de pasajeros y checar que toda la tripulación esté en sus lugares cuando parte el tren a las ciudades).

2. Maquinistas (Recibe del conductor las ordenes para poder hechar andar la máquina, revizará la máquina para verificar que todo esté en orden, y tendrá que estar pendiente de cuando hay algún peligro y poner luces de vengala a 1 o 2 kilómetros de distancia; silvar al llegar a estaciones y cruces de avenidas, puentes férreos, etc.).

3. Ayudantes de Maquinistas indicandole al maquinista cualquier anomalia tanto de la máquina como peligros que pudieran acontecerles, para evitar choques y encuentros con trenes en general.

4. Garroteros (El tren deberá llevar dos garroteros del lado sur y dos del lado norte, revizarán el tren sobre todo que las ruedas no vayan aplanadas, protegerán los trenes a uno o dos kilómetros cuando haya peligro, como correr a poner banderas de diferentes colores según el problema y luces de vengala o petardos, así como ir todo el tiempo en el cabús).

5. Patieros y Similares (Es el maquinista con su tripulación, como son garroteros, conductores y conductores de express que estarán pendientes en los patios para enganchar de la muela el carro o carros según el servicio que les compite).

6. Similares de Tripulantes de Locomotoras (El similar - personal de nuevo ingreso para maquinista- se inicia como llamador, después ayudante de proveedor, después proveedor, después fogonero de fijos, después de fogonero de calderos,

después como fogonero de patio, después como maquinista de patio, y por último maquinista de camino. Lo cual requiere de un curso en el Instituto de Capacitación Ferrocarrilera (ICF) para cada ascenso de puesto así como un médico por cada ascenso).

4.1.5 Rama de Vía y Conexos: Está compuesta por:

1. Puentes, Edificios y Estructuras (La rama de vía se dedica a reparar y a construir las estaciones en lo que le competen a instalaciones tanto de vía como de cambios, poner durmientes).

2. Vía y Conexos (Es todo lo relacionado con vía, arreglos en los laderos, deslaves, cambios trillados (cuando no se hizo el cambio a tiempo el tren pasa haciendolo el mismo) en todo el sistema ferrocarrilero).

4.1.6 Rama de Coches Dormitorio y Conexos: Está compuesta por:

1. Aseadores, Cabos de Aseadores, Choferes, Repartidores de Ropa, Equipadores de Carros y Similares,
2. Instructores, Mayordomos, Cabos, Reparadores S.E.C.A.F., Reparadores de Carros, Tapiceros, Carpinteros, Pintores y Similares.
3. Instructores, Porteros a Cargo Dormitorio, Porteros a Cargo Primera Numerada, Porteros, Cocineros, Ayudantes de Cocinero, Meseros, Cantineros y Similares.
4. Conductores y Similares.
5. Oficinistas y Similares.

4.2 Derechos de los trabajadores (continuación del Contrato Colectivo de Trabajo)

El Contrato Colectivo de Trabajo (C.C.T.) está dividido en cláusulas, fracciones y reglamentación de labores intreriores para cada especialidad. Sirve para apoyar a los empleados activos y jubilados, así como a la empresa; para calificar los diferentes puestos tanto de directores, subdirectores, jefes y empleados en sus distintas especialidades como son: oficinistas que tratan todo lo administrativo; personal que labora los carros pullman; de la Rama de Alambres que manejan todo lo técnico y de comunicaciones; los trenistas como son los maquinistas de patio y de camino en todo el sistema; la Rama de Vía y Conexos que manejan todo lo relacionado con la construcción de vías y puentes férreos de la república; así como la Rama de Talleres que se dedica a darle mantenimiento a las máquinas y todo lo relacionado mecánicamente en todo el sistema.

DERECHOS: Los adquiridos por los trabajadores de acuerdo con las Prevenciones contractuales y la Ley.

DERECHOS DE ESCALAFON: Los que se computan conforme a este Contrato y a las Prevenciones Particulares de cada Especialidad y que se aplican para ascensos, descensos y movimientos de los trabajadores.

DESCANSO SEMANAL: El séptimo día considerado como descanso semanal en los términos de las Prevenciones Particulares de cada Especialidad.

"JUBILADO: Ex-trabajador, retirado del servicio, gozando de pensión y de los beneficios que le concede este Contrato, la Ley Federal del Trabajo y la Ley del Seguro Social." (2)

NOTA (2): IBIDEM. 7 pp.

"CLAUSULA 10. Al ingresar o reingresar al servicio y posteriormente cada vez que fuere necesario, los trabajadores tendrán la obligación de firmar el aviso de inscripción al Instituto Mexicano del Seguro Social, a través del Jefe de Empleados de la Oficina correspondiente y el derecho de llenar debidamente la forma F-4 o como en el futuro se denomine, en la que se anotarán los familiares que a su juicio tengan derecho a la indemnización en caso de defunción, así como a las demás prerrogativas que concede este Contrato. Estos datos servirán en su caso, para facilitar los trámites correspondientes ante los Tribunales del Trabajo, de acuerdo con la Ley de la materia." (3)

(Las F-4 son un documento que sirve para que la empresa les dé gratis siete concesiones (pases) al año a cada empleado para viajar en los diferentes servicios de trenes que tiene la empresa al servicio del público y de los mismos empleados así como a sus familiares; ya que según su antigüedad en el descuento que la empresa les da para viajar en primera, segunda o trenes estrella. También sirve para indicar cuales son los beneficiarios que tienen derecho a cobrar: la prima de antigüedad; los tres meses marcha (salario) según lo estipula el Contrato, en caso de fallecido el empleado).

"CLAUSULA 57. Todos los trabajadores disfrutarán de un periodo anual de vacaciones con goce de salario ordinario incluyendo en este las comisiones de express, boletos y subsidio de transbordo por responsabilidad y vigilancia del Agente Unido, las percepciones que se conceden a los Mayordomos e Inspectores de Unidades de Arrastre en la Frontera por entregar y recibir unidades

NOTA (8): IBIDEM. 14 pp.

en intercambio, así como los gastos de viaje o de camino, que en forma permanente se incluyan en el salario, compensaciones, iguales, preparadas de locomotoras, tomadas de tren viradas regulares, manejo de transportación a los Conductores cuando desempeñen estas labores, la cuota adicional para Trenistas de camino cuando trabajen en locomotoras eléctricas, diesel o auto-vías, y el porcentaje establecido por manejo de locomotoras diesel para Trenistas de Patio, Proveedores y Similares de Locomotoras; las gratificaciones asignadas al personal de Laminadores en los Talleres de Aguascalientes y el tiempo extra autorizado en forma eventual, gastos de viaje o de camino no considerados como parte del salario y cualquiera otra prestación por la que reciban paga adicional a su salario. El pago por concepto de vacaciones será a la base de las percepciones a que se refiere esta Cláusula que se estén devengando al adquirir este derecho."(4)

(Todo lo anterior se cumple. El trabajador tiene derecho a un periodo vacacional el cual le será cubierto conforme al liquido \$\$ mensual que perciba; además de un 30% de prima vacacional al cumplir 365 días laborados. Se pagarán 20 días adicionales y 10 días descansados, y se les dejará descansar de acuerdo al programa de la empresa).

"CLAUSULA 108. Los derechos de escalafón se adquieren a base de antigüedad en el servicio de la Empresa y se contarán a partir de la fecha en que efectúen su primer servicio bajo pago, siempre que previamente hayan prestado la recomendación del Sindicato y cubierto los

NOTA (4): IBIDEM. 117 pp.

requisitos que señala este Contrato: son propiedad exclusiva de los trabajadores, sin más limitación para su ejercicio que las que se establecen ... " (5)

(El Sindicato controla el ingreso del personal, así como la solicitud de otros Departamentos que necesiten cierto personal, pero sólo es puro trámite burocrático y no precisamente de convencionalismo o preferencia, ya que el puesto se lo asigna al trabajador que lo solicite y que tenga más antigüedad le guste o no al Sindicato o al jefe de ese Departamento; sin excepciones. En la rama de alambres sí tienen problemas de ingreso ya que la carta de solicitud para el Sindicato deberá llevar cuatro firmas las cuales tienen el precio que el representante Sindical le dé, además se les cobra por conseguirles el exámen para presentarlo, pero no obstante de la sacadera de dinero todavía hay que estarse dando sus vueltas durante casi un año. En este caso se puede decir que el Sindicato controla y da prioridades según le convenga).

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES "CLAUSULA 244. La Empresa y los trabajadores se obligan a cumplir el Reglamento Interior de Trabajo de cada Departamento, Taller, Oficina, etc., formulado de acuerdo entre las partes, sin contravenir las estipulaciones de este Contrato y la Ley federal del Trabajo.

(Las reglamentaciones de labores de los Ferrocarriles nos indican el horario de entrada y salida mediante un reloj checador o en su defecto una libreta para indicar la hora de entrada y salida del empleado que según lo amerite cada especialidad. Así como atender el

NOTA (5): IBIDEM. 149 pp.

servicio con toda la atención que se requiere para procurar los intereses de la empresa).

CLAUSULA 244-BIS. La Empresa conviene, en virtud del Convenio de Modernización de 1 de julio de 1984, en aplicar a los trabajadores del Premio por Antigüedad e Incentivos por Asistencia y Puntualidad; Capacitación Continua para el Trabajo y Capacitación para el Ascenso y Productividad.

(Aquí el empleado deberá llegar temprano, realizar las labores encomendadas de los diferentes jefes; entregar trabajos limpios, así cuando los envían a capacitarse sacar el buen aprovechamiento, para poder sacar el incentivo.)

CLAUSULA 246. Los Trabajadores, cualquiera que sea su categoría, tienen las obligaciones, atribuciones y responsabilidades inherentes a los puestos que ocupan, cuya denominación o título figura en las Previsiones Particulares de cada Especialidad.

No se ocupará a los trabajadores en labores distintas de las que corresponden a sus puestos (salvo el caso de la Cláusula anterior), excepto en casos de incendios, descarrilamientos, deslaves, interrupciones telegráficas y cualesquiera otros fortuitos o de fuerza mayor, y en otros casos igualmente eventuales en que el Superior Jerárquico les encomiende ..."(6)

(El trabajador no podrá ser empleado para realizar trabajos diversos a los de su categoría salvo en los casos mencionados, y cuando se le encomiendan trabajos diversos a su categoría sin que exista caso fortuito, le será cubierto al trabajador un 50% más de su salario).

NOTA (6): IBIDEM. 206-207 pp.

CLAUSULA 253. La Empresa defenderá judicialmente a sus trabajadores en todos los casos en que sean detenidos o procesados por delitos cometidos con motivo y en el desempeño de su trabajo; pero si la Empresa encuentra que la defensa está en posición con sus propios intereses, la misma Empresa, después de dictado el auto..." (7)

(La Empresa castiga a los empleados cuando ve que sus intereses se pusieron en peligro y esto es desde cinco marcas demeritorias, destituciones de servicio; destitución definitiva a los cinco reusamientos por negarse a laborar, y siete días acumulados por abandono de servicio o los denuncia judicialmente según sea la gravedad de la falta donde los intereses se vean afectados).

"CLAUSULA 397. La Empresa se obliga a establecer, en favor de sus trabajadores en servicio activo, un fondo de ahorro con la aportación de su parte, de una cantidad equivalente al 15% (quince por ciento) del salario tabulado mensual de cada uno de sus servidores..."(8)

(Esta prestación es un logro más del S.T.F.R.M. hacia los trabajadores, la cual desde su inicio ha venido mejorando en cuanto a su porcentaje que fue del 10% sobre el sueldo base y ahora es el 15%).

4.2.1 Salarios.

SALARIO: La retribución que paga la Empresa al trabajador por la prestación de servicios o por disposiciones legales o

NOTA (7): IBIDEM. 244 pp.

NOTA (8): IBIDEM. 271-272 pp.

contractuales, comprendiéndose en éste, tanto los pagos hechos por cuota diaria, por hora, mensual, o por kilómetro, así como las gratificaciones percepciones, comisiones, primas, habitaciones y cualquiera otra cantidad que perciba un trabajador a cambio de los servicios prestados.

TABULADOR DE SALARIOS: Lista ordinal especificando el salario por día o por mes, categorías, corridas, puestos, oficinas, lugares y demás especificaciones de acuerdo con las Previsiones Particulares de cada Especialidad.

(A la fecha los salarios se han venido cubriendo normalmente, pero en ocasiones cuando el trabajador es despedido del trabajo la empresa mañosamente trata de acreditar ante la autoridad un salario inferior al que realmente percibía manifestando que en el salario que ellos manifiestan se encuentra incluido el pago de otras prestaciones como ayuda de transporte, fondo de ahorro, etc. situación incorrecta ya que las prestaciones ganadas por lucha sindical, si bien es cierto forman parte integrante del salario, también es cierto que para su pago deberá cuantificarse en forma independiente al salario diario ordinario).

Comentarios. Las ramas de trabajo se dividen en :

- Talleres que se encarga del mantenimiento y conservación de locomotoras y equipo de arrastre (góndolas, furgones etc. pasajeros y mantenimiento eléctrico en general). Es la única rama que cuenta con su departamento de contabilidad tiene sus listas de raya.

-Alambres se encarga del mantenimiento y conservación de alambres de coches, edificios y lo relacionado a telecomunicaciones, señales CTC (Control de Tráfico Centralizado) y líneas Físicas Telegráficas y telefónicas.

-Ofiinas control administrativo que genera cada departamento así por la formulación de listas de raya para todo el personal de todas las ramas.

-Trenes. La transportación y manejo de trenes tanto de pasajeros como alimento, materias primas, etc., (el manejo de grano y equipo de máquina pesada).

-Vía se encarga del mantenimiento y conservación de las vías, puentes, tuneles, escapes tanto propiedad de ferrocarriles como de particulares y tendido de vías nuevas.

- Coches dormitorio la atención única para el usuario de Pullman tanto en bares y comedores.

CAPITULO V

ORGANIZACION SINDICAL

5.1. Datos estadísticos de los trabajadores.

Edad y Antigüedad del personal activo. Cuando se elaboró el diagnóstico que sirvió de base para la preparación del Programa de Modernización de los Ferrocarriles se señaló como uno de los principales problemas la avanzada edad de un alto porcentaje de los trabajadores activos, lo que en parte impedía al Organismo, por razón natural, aumentar su productividad. La situación ha comenzado a modificarse debido al incremento en el número de personas que han obtenido el beneficio de su jubilación.

"La edad promedio del trabajador ferrocarrilero es actualmente de 39 años contra 42 que tenía en promedio en 1976 el personal de los Ferrocarriles Nacionales de México. De acuerdo con lo anterior ya no es válido afirmar que el gremio está envejecido, pues cerca del 44% del total tiene menos de 35 años y solamente hay cerca de 4,600 trabajadores, menos del 6%, que supera los 60 años de edad.

La antigüedad promedio del personal activo es del orden de 18 años, lo que significa que la mayor parte de los trabajadores del riel ingresa al Organismo a muy temprana edad, lo cual también tiene relación con la escolaridad media de los mismos. Hay 14,600 trabajadores, alrededor del 18% de la planta, que tiene una antigüedad superior a los 30 años, y por lo tanto en muchos casos, derecho a jubilación de acuerdo al Contrato Colectivo de Trabajo.

Personal Jubilado. El número de jubilados se incrementó en 20% de 1982 a 1986. Actualmente hay

34,345 jubilados que representan cerca del 43% del personal activo, o sea que hay en promedio un pensionado por cada 2.3 ferrocarrileros productivos."(1)

A lo anterior contribuyó la política de elevación del monto de las pensiones en términos reales y los acuerdos firmados con el Sindicato recientemente en el sentido de que los aumentos al personal activo serán siempre extensivos al personal jubilado. Otra conquista reciente que está beneficiando a los trabajadores retirados, es el hecho de que las pensiones que otorga el Instituto Mexicano del Seguro Social son adicionales a las que proporciona el Organismo de acuerdo a su contrato colectivo de trabajo.

ESTRUCTURA POR EDADES DEL PERSONAL ACTIVO		
1987		
RANGO DE EDAD AÑOS	NUMERO DE TRABAJADORES	%
16-25	11,597	14.2
26-35	24,174	29.6
36-45	20,744	25.4
46-55	14,974	17.6
56-65	9,892	11.5
MAYORES DE 66	1,989	1.7
TOTAL	81,670	100.0

(2)

NOTA (1). FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO. LOS FERROCARRILES DE MEXICO 1987-1988, Ed. FNM, ed. 1a., MEXICO, D.F., 1988, p. 204.

NOTA (2) IBIDEM. p. 206.

ESTRUCTURA POR ANTIGÜEDAD DEL PERSONAL

RANGO DE ANTIGÜEDAD	NUMERO DE TRABAJADORES	%
0-10	25,286	30.9
11-20	27,981	34.2
21-30	19,689	16.7
31-40	9,882	12.1
MAS DE 40	4,982	6.1
T O T A L	81,670	100.0

(3)

NOTA (B): IBIDEM. 207 pp.

PRONOSTICO DE LA PLANTA TOTAL DE PERSONAL
DE FERROCARRILES

	1988	1994	2000	2005	2010
VIA Y ESTRUCTURAS	21,958	21,995	22,976	22,608	22,608
MAQUINARIA DE VIA	2,206	2,492	2,540	2,540	2,540
TRANSPORTES	18,819	19,667	20,896	21,956	29,409
F.M Y E.A.	21,157	20,522	21,800	29,298	25,500
TELECOMS., SEÑALES Y ELECTRICIDAD	1,998	2,261	2,982	9,809	2,999
CAPACITACION	241	482	482	482	482
OTROS DEPARTAMENTOS	15,947	14,901	10,704	8,949	7,287
T O T A L	81,720	81,720	81,720	89,570	85,819

(4)

5.2 Leyes que rigen al S.T.F.R.M. y la Empresa (estatutos).

Los Estatutos determinan las funciones y organización del S.T.F.R.M., apoyando al personal que labora en la empresa como a los funcionarios representantes y al lider sindical.

Entre los artículos más sobresalientes de los estatutos tenemos los siguientes :

NOTA(4): IBIDEM. 219.

"Art 6.- El Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, se traza los siguientes

PROPOSITOS Y METODOS:

a).-Fugnará por la unificación sindical de todos los trabajadores ferrocarrileros de la República Mexicana, para conseguir el mejoramiento colectivo.

b).-Fomentará el sindicalismo entre los trabajadores del campo y la ciudad, con quienes los socios fraternizarán brindándoles apoyo cuando confronten problemas que afecten sus conquistas o los beneficios de la clase trabajadora; las Secciones del Sistema mantendrán relaciones con Sindicatos y Federaciones Obreras con tendencias afines a las del S.T.F.R.M., nombrando Delegados que asistan a sus asambleas, pero sólo los Comités Ejecutivo Nacional y de Vigilancia y Fiscalización, podrán concertar pactos y emplear la fuerza del gremio, previa autorización de las Secciones en acuerdo afirmativo de sus dos terceras partes, expresado a través de Asambleas Generales. (Es decir cada dos años con la revisión contractual e incluso extra contractuales, como por ejemplo lo del programa de retiro voluntario).

c).-Luchará por superar en la contratación colectiva, las Prevenciones Legales y por establecer la participación de utilidades para los trabajadores; conservar y mejorar las conquistas obtenida a través del Contrato de Trabajo y por obtener condiciones superiores a las alcanzadas por trabajadores de otras industrias.

d).-Fugnará porque las jubilaciones se concedan a todos

sus socios al 100% de los salarios y prestaciones que perciban en la Empresa, oponiéndose a que sean jubilados sin autorización o intervención del Sindicato. (En este punto no se cumple lo expuesto ya que la misma empresa se estaría perjudicando, a nadie se le ha dado. La tarifa actual para todos es de \$958,000).

e) Pugnará por la creación de un fondo con la aportación económica del estado, los Ferrocarriles y los trabajadores. Este fondo se destinará para establecer previo estudio y reglamentación correspondientes, las jubilaciones de los trabajadores en servicio que hayan satisfecho los requisitos que para estos casos establecen los Contratos de Trabajo respectivos. (En este punto sucede lo mismo que en el anterior).

En la reglamentación que se formule, se dispondrán pensiones de por vida para los familiares de los compañeros en servicio y jubilados, socios activos del Sindicato que fallezcan.

f).-Cuidará que las medidas administrativas propuestas o adoptadas por la empresa respeten los derechos de los trabajadores y en el evento de modernización, fusiones, supresiones, consolidaciones o segregaciones de Oficinas, Talleres Departamentos y Divisiones; se exigirá de la Empresa la participación en los estudios técnicos previos, a fin de proteger a los trabajadores; su derecho al trabajo; permanencia en el mismo; antigüedad de todo género y sus efectos...

g).-Pugnará por la creación de industrias conexas a la Empresa Ferrocarrilera, para dar empleo a los trabajadores reducidos, jubilados aptos e hijos de los socios, con observancia del Artículo 133, Fracción I de

la Ley Federal del Trabajo, formando Comisiones que establezcan relaciones con el Consejo Nacional de Turismo y Centros Administrativos de Empresas Turísticas del País para que promuevan excursiones en nuestros transportes. (Esto es la concertación de la empresa con otras para dar cierta concesión a los trabajadores ferrocarrileros en la compra, adquisición o admisión).

h).-Fugnará por la reducción de la jornada de trabajo, de acuerdo con el perfeccionamiento de las máquinas y métodos de producción, sin perjuicio de los salarios de los trabajadores. (Esto en cuanto a las ocho horas de trabajo, si es que la jornada es más larga y no en la reducción de menos de ocho horas).

i).-Exigirá el implantamiento de salarios remuneradores profesionales y por zonas, en la Empresa y su inclusión en los tabuladores del Contrato de Industria obligatorio.

j).- Hará uso irrestricto del derecho de huelga.

k).-Fugnará por la protección legal de los desempleados, ancianos e incapacitados y se opondrá a toda medida o disposición, que reduzca los derechos de los trabajadores.

l).-Fugnará ante el Estado para que el Acto Histórico de JESUS GARCIA CORONA, del 7 de noviembre de 1907, sea decretado nacionalmente, día dedicado a rendirle homenaje, invitando a las clases trabajadoras a participar en el acontecimiento a través de sus ejecutivos. (Jesús García Corona se le denominó Héroe del pueblo de Nacozari, el cual se encuentra ubicado entre Sonora y Nogales. Un día llegó este señor -que fue maquinista de camino- manejando un tren carguero

que contenía entre otras cosas dinamita, y al bajarse del tren a la hora de su refrigerio le avizaron que el tren humeaba en uno de los furgones y según cuenta la historia, se acordó de la clase de carga que llevaba y sin pensarlo se subió al tren, bajando a toda la tripulación y como a 2 kilómetros del pueblo hizo explosión dicho tren, salvando la vida a los pueblos circunvecinos (arriesgando la de él). Por lo que ahora el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (S.T.F.R.M.) cada 7 de noviembre de todos los años lo conmemoran con un homenaje a su valentía).

n).-Se opondrá a la formación de Sindicatos blancos y a la integración de Sindicatos, Federaciones y Organismos similares de carácter mixto, (integrado por obreros y patronos). (Esto es relativo ya que sobre todo desde 1958 el Sindicato parece más blanco que defensor de los trabajadores).

ñ).-Estimulará el sistema cooperativista, en beneficio de los trabajadores, de acuerdo con la ley de la materia.

o).-Presentará a la Administración Pública, programas técnicos para mejorar las operaciones y acrecentar sus actividades; procurará el cumplimiento de aquéllos, para lo cual aportará los esfuerzos y colaboración necesarios.

p).-Fugnará porque los trabajadores intervengan técnica y administrativamente en la Empresa..."(5)

NOTA (5). SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPUBLICA MEXICANA. CONSTITUCION Y ESTATUTOS, Ed. STFRM, MEXICO, D. F., 1968, 15-20 pp.

"Art. 231.- El Sindicato ejercerá el DERECHO DE HUELGA en defensa de los intereses de sus Socios y de la clase obrera en general (Fracción XVII del Artículo 123 de la Constitución y Título Octavo de la Ley Federal del Trabajo).

(Este derecho de huelga lo tienen los trabajadores de todas las empresas, para hacer valer sus derechos, y así presionar a la empresa).

Art. 232.- Las HUELGAS que pueden declarar el Sindicato, se clasifican como sigue:

- a) DE INTERES PARTICULAR.
- b) DE SOLIDARIDAD.

Art. 233 .- Las HUELGAS de INTERESES PARTICULAR, tienen por objeto:

I.- Conseguir el equilibrio del derecho de los trabajadores ferrocarrileros Socios del Sindicato con el de la Empresa.

II.- Obtener de la Empresa la celebración o el cumplimiento del Contrato Colectivo de Trabajo.

III.- Exigir la revisión del Contrato Colectivo de Trabajo, al terminar el período de su vigencia o en los términos y casos que establece la Ley Federal del Trabajo.

(Esto puede ser cada dos años para el aumento salarial del 10. de octubre al que según los estatutos tienen derecho los empleados, tanto a una revisión de contrato para mejorar sus prestaciones económicas o cuando lo requieren aumento de emergencia para lo cual se hace un aplazamiento o huelga).

Art. 236.- Las Secciones en particular, no podrán declarar HUELGAS ni PAROS. (Porque son algo así como pequeños sindicatos, que sirven nada más para hacer asambleas, tomar acuerdos y exponerselos al Secretario Nacional del Ejecutivo Nacional para que este a su vez se la exponga a la empresa ya sea para problemas económicos, sociales, si acaso lo harán los trabajadores del sistema).

Art. 237.- Para declarar una HUELGA a la Empresa, se requiere una votación mínima del 60% de la totalidad de los Socios del Sindicato. La votación deberá ser por voto directo y mediante firma en la cédula que para el caso se expida....."(6)

(Para efecto de que el sindicato mas bien su secretario nacional o sus representantes puedan estallar una huelga debera contratarse con la aprobación del 60% de los trabajadores ya que en caso contrario la huelga sera declarada legalmente inexistente).

5.3 Política interna del Sindicato.

Se rige a través de los estatutos, el Contrato Colectivo de Trabajo en vigor y parte de la Ley Federal del Trabajo que rige de acuerdo a sus necesidades, al igual que su organización interna.

"Art. 1.- El Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, se constituyó según Acta respectiva el 13 de enero de 1933, y las Bases que lo

NOTA (6): IBIDEM. 185-188 pp.

rigen, son las que se expresan en los artículos de este Capítulo.

Art. 2.- El Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, lo integran trabajadores de profesión ferrocarrilera, los que prestan sus servicios en las Oficinas del Sindicato e Instituciones filiales.

Art. 4.- La duración del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, será de 99 (NOVENTA Y NUEVE) años, a partir de la fecha de su constitución, no pudiendo ser disuelto en tanto el número de socios sea mayor de 50 (CINCUENTA) en pleno goce de sus derechos, o a menos que las dos terceras partes de sus componentes así lo determinen por voto directo." (7)

"Art. 7.- La Autoridad del Sindicato radica en la voluntad mayoritaria de sus Socios; se expresa de conformidad con las Prevenciones de sus Estatutos y por acuerdo de sus asambleas; se divide en interés Sindical y Profesional, y se realiza a través de los Cuerpos que enseguida se señalan:

a).-LEGISLATIVO

- I.- Las Convenciones Nacionales Sindicales.
- II.- Las Convenciones Nacionales de Contratación.
- III.- Las Secciones del Sistema.

b).-EJECUTIVO:

- I.- El Comité Ejecutivo Nacional.
- II.- Los Comités Ejecutivos Generales.
- III.- Los Comités Ejecutivos de Delegación.

d).-VIGILANCIA Y FISCALIZACION:

- I.- El Comité Nacional de Vigilancia y Fiscalización.

NOTA (7) : IBIDEM. 10 pp.

II.- Los Comités Generales de Vigilancia y Fiscalización.

III.- Los Comités Delegados de Vigilancia y Fiscalización.

d).-JUSTICIA:

I.- La Comisión Nacional de Justicia.

(Que actuará solamente en los casos previstos por los Artículos 166 al 172 del CAPITULO XX del Estatuto)."(8)

"El Comité Ejecutivo Nacional, representa el interés del Sindicato y es ejecutor de todos los acuerdos de la Organización.

Los Comités Ejecutivos Generales, representan el interés general de sus respectivas Secciones, y son los ejecutores de los acuerdos procedentes de las Asambleas correspondientes. Los Comités Ejecutivos Delegados y Subdelegados y Subcomités Delegados, representan el interés general de los socios que integran la correspondiente Delegación o Subdelegación y son ejecutores de los acuerdos procedentes de la Sección a la que corresponden y de las asambleas relativas. Estos Cuerpos los integran los siguientes Funcionarios Nacionales y Generales:

a)COMITE EJECUTIVO NACIONAL:

UN Secretario Nacional

UN Secretario Nacional de Organización, Educación y Estadística.

UN Secretario Nacional Tesorero.

SEIS Secretarios Nacionales de Ajustes, uno por cada Rama General de Trabajo.

NOTA (8) : IBIDEM. 24 pp.

b)COMITES EJECUTIVOS GENERALES:

- UN Secretario General.
- UN Secretario General de Organización, Educación y Estadística.
- UN Secretario General Tesorero.
- SEIS Secretarios Generales de Ajustes, uno por cada Rama General de Trabajo, siempre que haya personal de las mismas que representar.

c)COMITES EJECUTIVOS DE DELEGACION:

- UN Delegado Secretario.
- UN Delegado Secretario de Organización, Educación y Estadística.
- UN Delegado Secretario Tesorero.
- SEIS Delegados Secretarios de Ajustes, uno por cada Rama General de Trabajo, siempre que haya personal de las mismas que representar.

d).-SUBCOMITES DELEGADOS:

- UN Subdelegado Corresponsal."(9)

"Art. 23.- Entre los socios se fomentará en todo momento, el compañerismo a través de la mutua consideración, apoyo y respeto.

(Este compañerismo se puede perder, por ejemplo, cuando la empresa trate mal a un compañero utilizará a otro que le sirva de testigo para su defensa la empresa en problemas de cualquier índole, siendo que entre compañeros no deberán servirle de testigo a la empresa para afectar los intereses de su compañero, porque de acuerdo a los estatutos se le puede consignar al Comité

NOTA (9) :IBIDEM. 24-25 pp.

y perderá todo el derecho de que en el futuro lo defienda el S.T.F.R.M., sino todo lo contrario).

Art.24.- Ningún socio prestará servicio a la Empresa Ferrocarrilera sin la remuneración respectiva, ni admitirá salario inferior al que corresponda a la categoría de trabajo que desempeñe, ni prestaciones menores a las que se establezcan en el Contrato de Trabajo y la Ley.

(Nadie aceptaría después de trabajar su jornada de trabajo una reenumeración más baja a la de los demás trabajadores, a las empresas no les conviene porque el empleado puede meter demanda y con todas las de la ley ganar. Lo anterior se cumple, a excepción de los que cobran por honorarios).

Art. 25.- El Sindicato se opondrá a que la empresa imparta gratificaciones de privilegio y evitará que los trabajadores se excedan en la jornada legal o contractual, o su equivalente en kilometraje, que traiga como consecuencia el acaparamiento de trabajo.

(Es decir que el tiempo extra no sea repartido equitativamente entre los trabajadores, así como el pago de incentivos, cosa que no se cumple, puesto que el tiempo extra como los incentivos se dan a consideración del jefe).

Art. 27 .- El Sindicato en su régimen interior, preparará sindical, doctrinaria y administrativamente a sus socios para la ocupación y desempeño de los puestos de Representantes Nacionales, Generales y Representantes Obreros ante las Juntas de Conciliación

y Arbitraje, de tal manera que, cuando sean electos para ello, tengan los conocimientos necesarios, impartiendo principios de Educación apropiadas, con obligación de que los trabajadores que reciban esta instrucción, la impartan a sus compañeros en promociones que harán las Secciones de su residencia. (Para superación sindical del agremiado, pero no todos tienen la oportunidad ya que como en todo siempre hay preferidos y recomendados, hasta en el sindicato hay favoritismos entre los agremiados).

Art . 28.- Los trámites de Ajuste ante la Empresa o el Sindicato, se iniciarán por el Representante General de la respectiva Especialidad de Trabajo, y agotada la gestión de este, pasará sucesivamente al:

- a) Secretario General de Ajustos de la Rama General de Trabajo que corresponda.
- b) Representante Nacional de la Especialidad Respectiva.
- c) Secretario Nacional de Ajustes de la Rama General de Trabajo correspondiente.

Art. 29.- No se retirarán de ninguno de los Funcionarios antes citados los asuntos de Ajuste que estén tramitando, mientras demuestren que lo están haciendo con aptitud, diligencia y buena fé y que éstos les fueron turnados por los conductos debidos.

(Los empleados socios del S.T.F.R.M. no podrán cambiar sus demandas por marcas o destituciones con abogados o bufetes particulares, sino antes hacen petición al S.T.F.R.M., sólo demostrando que sus intereses han sido postergados ante este Organismo).

Art. 31.- En las Delegaciones, los trámites se iniciarán por el Delegado representante de la Especialidad correspondiente y de éste, al Delegado Secretario de Ajustes de la Rama de Trabajo respectiva, quien a su vez lo turnará al Representante de la Especialidad correspondiente a su Sección.

(Una vez hecho el trámite, dichas autoridades del S.T.F.R.M. se dirigirán ante la empresa mediante una reclamación donde aportarán datos, testigos basados en el contrato según el caso lo amerite para mediar la situación del socio o socios y que el castigo sea el menos drástico para el mismo).

Art. 32.- El Sindicato representará con quien corresponda, ante las Autoridades del Trabajo, Judiciales y la Empresa a los familiares de los socios que fallezcan y en todos los litigios que se derivan de sus derechos del Contrato y la Ley.

(Esto se cumple sólo que la viuda o familiares conozcan a alguien en el sindicato y que además esté bien relacionado con el Departamento de personal de la empresa, de lo contrario darse unas cien vueltas al sindicato o en su defecto ofrecer dinero al representante sindical encargado de la rama)." (10)

5.3.1 RAMA NACIONAL DE ALAMBRES:

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Celadores-Electricistas, Electricistas y Similares.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Despachadores de Trenes.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Jefes de Estación.

NOTA (10): *IBIDEM.* 26-28 pp.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Telegrafistas.

5.3.2 RAMA NACIONAL DE OFICINAS:

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Audidores de Trenes y Similares.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Carretilleros-Estibadores de Transportes, Express y Similares.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Conductores de Express y Ayudantes.

TRES REPRESENTANTES NACIONALES POR:

Oficinistas y Similares.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Empleados de Vigilancia y Conexos.

"NOTA: Los tres Representantes Nacionales de Especialidad de Oficinistas, serán electos y representarán a los trabajadores de los siguientes escalafones: UNO por Oficinistas de Transportes, Vía, Tráfico-Carga y Tráfico-Pasajeros, Incluyendo Agencias Aduanales e Instituto de Capacitación y Electricidad y Telégrafos; UNO por Oficinistas de los Departamentos de: Contabilidad, Presupuestos, Fuerza Motriz y Equipo de arrastre, Compras, Almacenes, Pruebas y Análisis, Técnico, Procesos Electrónicos de Datos, Personal, Legal, Relaciones Públicas, Estadística, Tesorería General y UNO por Oficinistas de Express, trabajadores en las estaciones de Buenavista, Guadalajara, Torreón y en las Terminales en las que en lo futuro se establezca este servicio y Choferes de Servicios Sociales, Personal de Cafetería y Choferes de Jeep-Llamadores y Coches Especiales."(11)

NOTA (11) : **IBIDEM.** 91 pp.

5.3.3.RAMA NACIONAL POR TALLERES:

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Albañiles, Ayudantes y Ayudantes Auxiliares.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Calderos, Ayudantes y Similares.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Carpinteros, Ayudantes y Similares.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Cobrerros-Hojalateros y Ayudantes.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Forjadores, Laminadores, Ayudantes y Similares.

DOS REPRESENTANTES NACIONALES POR:

Mecánicos, Mecánicos-Electricistas, Ayudantes y Similares.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Moldeadores, Fundidores, Ayudantes y Similares y Modelistas y Ayudantes.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Pintores, Ayudantes y Similares.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Soldadores-Cortadores y Ayudantes.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Truqueros, Ayudantes y Similares.

5.3.4 RAMA NACIONAL DE TRENES:

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Conductores de Trenes.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Maquinistas de Camino.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Ayudantes de Maquinistas de Camino.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Garroteros de Camino.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Maquinistas de Patio y Ayudantes.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Patieros y Similares.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Similares de Tripulantes de Locomotoras.

5.3.5 RAMA NACIONAL DE VIA:

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR:

Puentes, Edificios y Estructuras.

CINCO REPRESENTANTES NACIONALES POR:

Vía y Conexos, distribuidos en la siguiente forma:

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR VIA, ZONA NORTE.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR VIA, ZONA CENTRO.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR VIA, ZONA SUR.

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR MOTORIES.

(Que atenderá también Maquinaria Pesada).

UN REPRESENTANTE NACIONAL POR CUADRILLAS SISTEMALES.

(Que atenderá Personal de Cuadrillas Sistemales y Personal de Via de las Plantas de Impregnación.

5.3.6 Pendiente de nombramientos de representantes sindicales por haber nuevos cambios en su organización interna, ya que es una nueva Rama.

5.4 Problemática en las limitaciones de los Representantes Sindicales.

La problemática que se presenta es que (sin olvidar lo bonito

que se ha planteado la organización, distribución, beneficios y derechos, expuestos en el Contrato Colectivo de Trabajo y los estatutos) el representante sindical por rama, encargado de hacer valer los derechos de los trabajadores ante la empresa, en represiones injustificadas y otras; en ocasiones es manipulado por el Jefe de Departamento o Gerente (según hasta donde hayan llegado las consecuencias) lo que evita que desempeñe sus funciones de defensor ante el trabajador tal como debería ser. Este Representante: 1. Busca culpar también al trabajador por lo que se le acusa (según el Contrato si es que el agraviado no conoce sobre el mismo); 2. Se le empieza a dar largas al asunto si es que el Representante no está "bien" relacionado con el alto mando sindical, razón por la que no es apoyado como debía ser o este representante no conoce bien el Contrato lo cual es imperdonable, ya que precisamente por eso tiene cargo de representante legal.

También nos encontramos con el tipo de representante que no es cien por ciento defensor del agraviado (el Trabajador), sino que, no sé porqué, pero tiene ese nombramiento. Conocerá mucho del Contrato o no sabrá nada, o simplemente no tiene ganas de investigar, o investiga que clase de empleado es al que va a defender para ver si lo defiende o no, de todo lo anterior no sé cual es la peor (creo que todas), pero eso de preguntar con los mismos compañeros el comportamiento y la vida privada del trabajador, entre otras cosas, para con éso, arbitrariamente tomar la decisión él mismo de si lo defiende o no, actitud completa y verdaderamente errónea e ilógica, ya que el representante no le debe importar la vida privada de los trabajadores, puesto que para eso está, para eso le pagan, además de suponerse que es representante sindical por convicción, por que desea defender y hacer valer los derechos de los Trabajadores. (o ¿no?).

Comentarios. La política interna del sindicato es 100% gubernista y se rige a través de los estatutos en vigor. En su vida laboral se rige con el Contrato Colectivo de Trabajo en vigor.

La posición del actual Líder sindical con todos los funcionarios electos de todas las corrientes, y ya tomada su posición como secretario nacional aplicó a su teoría que es la de no haber ni vencedores ni vencidos, sino únicamente una sola organización sindical. Su teoría en el trabajo es el diálogo directamente con la presidencia de la república en presentar el proyecto de modernización político sindical para estar acorde con la modernización del país. Una de las cosas más delicadas que existían era lo anacrónico de su departamento legal por lo que fue el primer punto que se tocó en lo práctico y se modernizó: primero formó una comisión especial de abogados para hacerse cargo de todos los juicios de los compañeros que estaban presos en todo el sistema.

La principal problemática desgraciadamente es la apatía de todos los trabajadores para acudir a su sindicato para cumplir y hacer cumplir al 100% a sus representantes sindicales.

En el periodo anterior la política interna fue una de las más difíciles que se vivieron, (porque casi todo el periodo que fue de tres años) un grupo de trabajadores denominado planilla azul encabezado por el Licenciado Juan José Calixto Rodríguez que también es ferrocarrilero y actualmente jefe del Departamento Legal; movió a los trabajadores de todo el sistema Nacional con la bandera de un 9.2% que supuestamente les faltara (a los trabajadores) en sus nominas de pago desde 1986. Esta supuesta falta de pago se atribuía a que en la contratación de 1986 se

manejó un porcentaje de aumento salarial del 21.3% y únicamente se incluyó al tabulador un 11% y sacando una circular aclaratoria de que el resto del porcentaje que hubiera faltado se había distribuido en unos pagos al Instituto Mexicano del Seguro Social IMSS nunca se había pagado absolutamente ningún centavo. Por lo que este movimiento en un momento dado puso al borde de la renuncia del ejecutivo nacional encabezado por el señor Lorenzo Duarte García. Gracias al apoyo de todas las secciones del S.T.F.R.M. en el sistema, no hubo eco en pro de estas gentes que prácticamente lo que querían era continuar en el poder sindical. Haciendo la aclaración que los preceptos legales ya habían pasado toda vez que de 85 mil gentes que había en servicio únicamente demandaron en derecho y tiempo 311 gentes al grado que tuvo que intervenir el gobierno federal para otorgar a través de la secretaría del trabajo un aumento del 10% general para todos los trabajadores y pagarles a los 311 demandantes ferrocarrileros el 9.2 faltante.

En trienios anteriores se veía muy marcada como era manejada la cuestión sindical por la empresa, ya que, por nombrar un caso, las convenciones del contrato que son cada dos años y se inician a partir del primero de julio hasta el 30 de septiembre, tres meses en que todos los delegados su agenda de trabajo eran puras fiestas recíprocas y organizadas por la empresa y al final de la citada convención se les hacía un obsequio a cada delegado: de unos millones de pesos (aproximadamente \$5'000,000) por su buena disposición para contratar; hay que mencionar que además de la cantidad mencionada los delegados recibían por parte de la dirección del sindicato un costoso traje, maletín de piel, chamarras ideadas por el dirigente nacional en turno (todo esto se les daba durante el transcurso de la convención).

Con el actual secretario nacional del sindicato señor Práxedes Frausto Esquivel, aparece un cambio democrático para el actual período sindical. Esto lo podemos constatar en lo que va a ser (por el 10. de febrero de 1993) ya su primer año de gestión. En el transcurso de ese año, (como lo tenía programado desde su campaña) que si el fuera electo como secretario nacional del S.T.F.R.M. el período de convenciones (que antes parecían vacaciones) se reduciría -como lo llevó a efecto en la convención de contratos- a cuarenta y cinco días y además obligaría a los convencionistas a permanecer de las 8:00 hrs. de la mañana a las 15:00 hrs. diariamente de lunes a viernes. En los últimos tres fines de semana antes del 30 de septiembre se trabajó sábados y domingos. Tal parece que esta nueva resolución es bastante aceptable, y si se mira desde el punto de vista estricto, esta resolución, como otras que se tomen, serán en beneficio de los trabajadores ferrocarrileros que tanto han luchado por una democracia en el S.T.F.R.M..

CAPITULO VI

6.1 Posición de la Empresa ante el Sindicato.

Hablando de dos periodos atrás, ya se ha mencionado como la empresa manejaba a trasmano el sindicato. Hay que personificar en algunos hechos: La empresa proporcionaba los vehículos que eran manejados para funcionarios sindicales en el período de gestión, (propiedad de la empresa) y al final del período resultaba que los dueños eran las personas que salían del poder por lo que se veía claramente la ingerencia que tenía la empresa sobre el sindicato, por prestarse a todo lo que solicitaba esta última. La empresa sostenía algunas gentes como oficiales que había recomendado el sindicato. Un caso concreto que, aún prohibiéndolo el estatuto y Contrato Colectivo de Trabajo, ocurrió cuando estando en funciones como dirigente sindical Antonio Gerardo se fue a la empresa como jefe de personal; y no así en el actual período sindical la falta de atención por parte de los oficiales de la empresa en atender a los nuevos funcionarios, se tuvo que llegar a romper relaciones laborales en los primeros meses de gestión, ya que hubo la necesidad de la atención personal del Secretario de Trabajo Farel Cubillas en donde se instruyó desde el Director de Ferrocarriles hasta los más bajos funcionarios para que en cuanto llegara cualquier funcionario sindical se le atendiera de inmediato y debidamente.

6.2 Posición del Sindicato ante la Empresa.

La posición de el sindicato ante la empresa debería ser seria y determinante en cuanto a las peticiones que favorezcan a los trabajadores. El sindicato debe sostener una lucha constante y firme, debe ser un sindicato democrático y de los trabajadores y

no un sindicato blanco como lo ha venido siendo. Tal como lo demuestran los más recientes (hablando de 1986-1992) con el Señor Peralta Vargas y Lorenzo Duarte, ex-secretarios nacionales quienes, hacían lo que la empresa decía; obstaculizando así a los trabajadores de hacer cualquier petición.

Lo que el Sindicato debe hacer, es hacer valer los derechos de los trabajadores, así como la capacitación oportuna para un mejor desempeño de sus labores con ésto la empresa saldría ganando puesto que la productividad de los empleados sería mejor en los avances de la modernización de la empresa. Lo anterior tal parece que podremos verlo realizado (si es que se realiza) en un año más aproximadamente, es decir en 1994, de acuerdo al programa de modernización y a lo prometido por el actual líder sindical quien ha prometido toda ayuda a sus trabajadores incluyendo la capacitación para la superación de los mismos.

6.3 Problemática.

En periodos anteriores el sindicato y la empresa vivían en la bonanza, no ostante que la empresa tenía un fuerte subsidio por parte del gobierno federal, además del sindicato, que tenía una plantilla de 110 mil trabajadores (90 mil en servicio activo y el resto de la gente jubilada. Hago ésta separación de activos y jubilados porque el trabajador en activo paga llamémosle cuota sindical pero realmente es un impuesto del 2% sobre todo lo que gana mientras el ex-trabajador -jubilado- paga una cuota fija). Ahora, tanto la empresa como sindicato tendrán que apretarse el cinturón; ya que la empresa no recibe el subsidio exagerado que

provenía del gobierno federal y deberán que subsistir con sus recursos propios (la clientela que utiliza el ferrocarril).

Al Sindicato se le presenta un problema con el programa nacional del llamado retiro voluntario; puesto que actualmente queda un promedio de 45 mil trabajadores ferrocarrileros en servicio y 50 mil jubilados; situación alarmante, ya que en los primeros meses de 1993, se abrirá el programa del retiro voluntario de donde saldrán aproximadamente unas 20 mil gentes más.

La organización sindical se vió en peligro, porque según se veía perdería su membresía como organización, ya que se acabaría la gente seguidora, además de que en el programa de reestructuración se pretende contratar nuevos empleados, pero de "confianza" los cuales no pueden sindicalizarse.

A este problema, el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana encontró una solución con los concesionados al llegar aun acuerdo, de que las contrataciones de personal posteriores se harán a través del sindicato y no de ellos como particulares.

El 29 de septiembre de 1981 se perdió el Hospital Colonia, el cual daba servicio médico exclusivamente a los trabajadores ferrocarrileros; pero ya desde el ochenta se habían iniciado marchas y paros en protesta a la perdida del Hospital una de los peores arbitrariedades por parte de la empresa. En 1985 se crea la planilla Verde. Esta es la primera vez que hay una oposición de base contra el grupo Héroe de Nacozari (de donde salían los secretarios nacionales para el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (S.T.F.R.M.) así como lo

fueron el señor Luis Gómez Z., Sr. Peralta Vargas y Lorenzo Duarte García pertenecientes a dicho grupo.

En el período de gestión del señor Peralta Vargas, Secretario Nacional del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (S.T.F.R.M.) no hubo ningún interés por los trabajadores puesto que los representantes sindicales no cumplieron con su labor correspondiente. Peralta Vargas hizo acto de traición al prometer un aumento salarial de 20.3% y aceptado sólo el 11.1%, faltando el 9.2%; motivo por el cual se originaron marchas.

Y, ya para la gestión del señor Lorenzo Duarte García, Secretario Nacional del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (S.T.F.R.M.) 1989-1991, se reiniciaron las marchas, paros y huelgas de hambre (en la estación Buenavista el señor Juan José Calixto Rodríguez llevó a cabo la huelga de hambre) las cuales duraron del 31 de octubre de 1989 a mayo de 1990. En este transcurso se presentaron varias anomalías como agresiones contra los trabajadores y familiares por parte de agentes o halcones dirigidos y encabezados por el Secretario Nacional Lorenzo Duarte, dejando inconcientes a terceros como ocurrió con el señor Quintana Marín y habiendo heridos por las dos partes. Se logró detener a uno de los agresores, pero las autoridades permitieron la pronta libertad del presunto responsable.

Finalmente se consiguió el fallo a favor de los demandantes ferrocarrileros. Los tribunales ordenaron el pago del 9.2% adeudado desde 1986. Pero los cheques se expedieron a principio del 1992, y no así el pago fue por menos de lo demandado (aquí también hubo fraude) y las reclamaciones posteriores no fueron tomadas en cuenta.

Una solución para una mejor administración y organización de la empresa fue reducir su plantilla de trabajadores tanto de base como de confianza; además se conseeccionaron algunos servicios como ocurrirá conel express, el servicio de Coches Dormitorios, los talleres (en cuanto al mantenimiento y conservación de locomotoras) así como algunos servicios de trenes quienes inclusive deberán poner sus propias locomotoras.

En lo que respecta al sindicato la reducción de su personal tanto en el Ejecutivo Nacional como en las 39 secciones del sistema quedará organizado como ya se había mencionado (con respecto a las contrataciones). Otra medida casi puesta en marcha y que se realizará apartir del primero de febrero de 1993, consistirá en que se convocará a una convención nacional de estatutos extraordinaria para reducir las 39 secciones en aproximadamente la mitad de ellas.

6.4. En que medida beneficia y a quienes perjudica.

El beneficio de tener un sindicato es para los trabajadores, ya que desde un punto de vista, el sindicto tiene la obligación de hacer valer los derechos de los trabajadores, tal y como lo establece la constitución. El sindicato hará valer uno de los principales derechos del trabajador: a) La defensa profesional de sus intereses como trabajador, b) Hacer valer las conquistas sociales y económicas que se generan a través de la política de nuestro gobierno que son: 1) Servicio Médico para el trabajador y sus familiares, 2) Seguros de vida para sus familias, 3) derecho al programa habitacional del INFONAVIT, y 4) el pago de vacaciones, aguinaldo, fondo de ahorro y bonos de despensa.

El sindicato como un organismo defensor deberá beneficiar a todos los trabajadores sin excepción alguna, pero en la medida que no se lleve a cabo, el trabajador será el perjudicado.

BIBLIOGRAFIA

CAP. I.- HISTORIA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO (FNM)

Ortiz Hernán, Sergio. Los Ferrocarriles de México, una visión social y económica, I. La Luz de la locomotora, 1a. ed. en dos Tomos, fnm, México, 1988, 302 pp.

Ortiz Hernán, Sergio. Los Ferrocarriles de México, II. La reudarumorosa, 2a. ed. en dos Tomos, FNM, México, 1988, 422 pp.

CAP. II.- HISTORIA DEL SINDICATO DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPUBLICA MEXICANA (STFRM)

Ortega Aguirre, Max. Estado y movimiento ferrocarrilero. 1958-1959, Quinto Sol, México, 1988, 174 pp.

CAP. III.- MARCO DE LA PLANEACION (1988 - 1991)

Ferrocarriles Nacionales de México. Programa de Modernización de Mediano y Largo Plazo, México, 1987

CAP. IV.- LOS TRABAJADORES

Revista de estadísticas de los Ferrocarriles

CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO

CAP. V.- SINDICATO

*ESTATUTOS

*PRENSA SINDICAL

-El Rielero (periódico)

-Vía Libre (periódico)

*UNIFICACION FERROVIARIA (Revista)

*FERRONALES (Revista)

*INFORMACION (VARIOS)

-Volantes

-Desplegados

-Circulares

-Otros