

Plaza pública

para la edición del 9 de abril de 1996

Menos ferrocarrileros

Miguel Ángel Granados Chapa

A pesar de la oposición de importantes porciones del sindicato ferrocarrilero, ayer debió comenzar la revisión anticipada del contrato colectivo suscrito entre esa agrupación y Ferrocarriles Nacionales de México. Ese instrumento legal vence el próximo 30 de septiembre, pero sus cláusulas serán revisadas en abril, ante la inminencia de la privatización ferroviaria. Aunque el líder nacional, Víctor Flores, ha justificado el cambio de fechas como una táctica para asegurar los derechos laborales de sus representados, en no pocas secciones cunde el temor de que surta el efecto contrario, es decir, que se pacten condiciones que hagan apetecible la adquisición de las empresas que se pondrán pronto a la venta. El Ferrocarril Chihuahua Pacífico, por ejemplo, será puesto en licitación en las próximas semanas.

Frente a esa decisión del comité nacional, se inició hace mes y medio en Empalme, Sonora, la integración de una nueva corriente denominada Unión Sindical Ferrocarrilera. El llamamiento respectivo fue firmado por trabajadores de Mexicali, Benjamín Hill, Nogales, Hermosillo, Empalme, Navojoa, Mazatlán, Tepic, Guadalajara, Puebla y de la terminal Valle de México.

La naciente Unión incluyó el tema de la revisión anticipada en su primera expresión pública, y reprochó a

la dirección nacional de su sindicato haberla admitido "sin que el sindicato haya realizado un estudio previo y, lo más grave, sin consulta alguna a los trabajadores". De allí que los promotores de la nueva corriente sindical se declaran convencidos, el 17 de febrero, "conforme a la experiencia vivida", de que "el propósito real al pretender adelantar la revisión del contrato es el de eliminar y reducir prestaciones y flexibilizar la relación laboral para favorecer a las empresas extranjeras interesadas" en la privatización.

En el mismo sentido se había manifestado desde octubre pasado, la asamblea extraordinaria de la sección 15 del sindicato, tal como se lo recordaron algunos de sus miembros al líder Flores el 8 de febrero pasado, luego de que el propio dirigente, y el director de los Ferrocarriles, Luis de Pablo, anunciaron la revisión anticipada.

La Unión Sindical Ferrocarrilera funda su resquemor en los resultados de la restructuración ferroviaria que, a su juicio, ha significado el desempleo de 40 mil trabajadores, pues fue suprimido el 40 por ciento de la plantilla laboral. En efecto, en aras de la rentabilidad en los años recientes se eliminaron servicios como el express y el de "menos de carro entero". Además, según la Unión, las concesiones relativas a ocho talleres de reparación y mantenimiento de locomotoras, coches y carros a cuatro empresas extranjeras han implicado "además de la pérdida significativa de prestaciones económicas y derechos laborales (destacadamente la jubilación)", el que los trabajadores empleados en esas

instalaciones se marginen "de la vida sindical de nuestra organización debido a la política laboral implantada por las empresas extranjeras". Además, en términos más concretos, dice la Unión que esas concesiones "representaron una mayor reducción de nuestra fuerza de empleo", como lo ejemplifica con el caso del taller de locomotoras de San Luis Potosí, operado ahora por la empresa Morrison Knudsen: de sus mil 172 trabajadores (521 de planta y 651 auxiliares extras), la concesionaria contrató a 275, Ferrocarriles conservó en ese lugar a 107; reubicó a 61, y 78 se jubilaron.

Algo semejante, y en mucho mayor medida, ocurrirá cuando se suprima prácticamente el servicio ferrocarrilero de pasajeros, que forma parte de la política de restructuración. Al optar por la privatización, y desechar expresamente la operación gubernamental, a diferencia de lo que ocurre en Europa y aun en Estados Unidos (a través de la empresa Amtrak), el gobierno mexicano decidió también que la vocación del ferrocarril es el transporte de carga. Ha propuesto, en consecuencia, no obligar a los concesionarios a prestar el servicio de pasajeros, ni siquiera entre los puntos donde el ferrocarril es el único medio de transporte, por lo que se muestra dispuesto a prestarlo por sí mismo o a subsidiar su operación por los particulares.

Aparte el papel que pueda jugar en la revisión de las condiciones laborales, la nueva corriente representará una opción para los ferrocarrileros, que cada vez son menos, en cuanto a la vida política del sindicato, que todavía resiente los efectos de la corrupción y la

violencia recientes en su seno. Como se recuerda, el 17 de julio de 1993 fue asesinado Praxedis Fraustro Esquivel, secretario general del sindicato, y tres semanas antes había muerto en un accidente de automóvil, que los deudos juzgaron sospechoso, su antecesor Lorenzo Duarte. Este fue el último miembro del antaño hegemónico grupo Héroe de Nacozari que ocupó la dirección sindical, pues tuvo que avenirse a entregar la secretaría general en 1992 a Fraustro Esquivel, que había pertenecido a ese grupo y se había convertido a la disidencia, aunque a la hora de su muerte, era diputado local en Nuevo León, apoyado por el PRI.

También pertenece a ese partido el actual líder, Víctor Flores, tesorero que fue en el comité encabezado por Fraustro Esquivel, y que resultó elegido el primero de febrero del año pasado, al concluir el interinato de Antonio Castellanos Tovar, a su vez ilegalmente designado sustituto de Fraustro Esquivel a pesar de que estaba jubilado. Flores figura como la cabeza de la corriente denominada Democracia Sindical, a la que pretende presentar como una alternativa frente al grupo Héroe de Nacozari, cuyo fundador Luis Gómez Z falleció hace un mes. Pero, vinculado tiempo atrás a Jorge Peralta, virtual heredero de Gómez Z, ahora le es difícil acreditar que son adversarios.

Como se decía de algunos jefes de la Revolución Mexicana, "son los mismos, sólo que andan devididos"