

el viaje redondo Nueva York-Washington (452 millas), sólo porque se hace en un día. Es un trabajo tan intenso el que se desarrolla en esas 8 horas que se impone un descanso. El piloto de un avión de pasajeros toma un día para hacer un viaje Nueva York-París, sin embargo, nadie piensa que su mes de trabajo deba consistir en efectuar 26 vuelos de tal magnitud.

El Derecho se ha ido quedando a la zaga de los progresos técnicos y esto es indebido. Es necesario revisar las disposiciones contractuales periódicamente, a fin de ponerlas al día. La vida humana es un continuo progresar y las disposiciones contractuales que son, en última instancia, reglas de conducta humana, no pueden permanecer estáticas sino modificarse. Y adaptarse a las nuevas situaciones que se presentan. Sin embargo, el criterio que debe presidir dichas modificaciones no es simplemente el de una economía de salarios, sino el de velar por el interés de todos los factores de la industria ferroviaria: la Nación, los Trabajadores y la Empresa.

*Con la privatización*

## LOS TRENISTAS SE DESCARRILAN



En el Estado de Indiana la ley exige el empleo de un tercer garrotero en los convoyes de carga compuestos con más de 70 carros. En el FC de Pennsylvania forma sus trenes de carga en Terre Haute, hacia San Luis Missouri, y emplea tres garroteros. Diez millas después, al entrar al Estado de Illinois, se baja el garrotero extra porque ahí no existe dicho requerimiento, y se le envía en taxi a su casa. El garrotero ganó una jornada completa en un viaje de 10 millas. Los representantes de las empresas se quejan de que esta situación "featherbedding" ha contribuido a subir el costo de los pasajes y los fletes.

Al finalizar la discusión, algunos de los representantes de los sindicatos aceptaron este punto de vista y el representante de sindicatos de maquinistas dijo: "Muchas de las reglas de trabajo en los ferrocarriles son obsoletas y necesitan una revisión. Estamos dispuestos a considerar seriamente los cambios que se propongan".

Entre nosotros el problema es distinto, aun cuando en realidad tenemos exceso de mano de obra, jamás soñaríamos en aconsejar se suprimiera el fogonero en la máquina diesel. La tripulación debe estar completa y hemos constatado que el fogonero sí desempeña labores importantes: auxilia al maquinista en todo lo relativo al buen funcionamiento de la locomotora, en las órdenes de tren, etcétera.

Tampoco consideramos de mucho peso, los argumentos en contra del sistema de remuneración de las tripulaciones. El hecho de que los trenes circulen ahora a mayor velocidad que antes de la dieselización ha hecho su labor más delicada. Sería absurdo considerar como una jornada de trabajo

sidera obsoleta por las empresas. Cuando un tren llega a una estación terminal, el maquinista no puede conducir su locomotora a la Casa Redonda. Esto tendrá que hacerlo una tripulación de patio. Esta distinción es importante en el caso de la industria que tiene sus propios escapes. Si el escape se encuentra un metro más allá de los límites de patio, ya no podrán ser atendidos sino por personal de camino. Se da el caso de que un tren de carga deba recoger carros en un punto intermedio, la tripulación considera que este es trabajo de patio y aun cuando lo lleven a cabo en cinco minutos, tendrá que pagárseles un día extra de salario, además de que la empresa tendrá que pagar también un día de salario a la tripulación de patio que debió efectuar el trabajo. A la inversa, un tren fue detenido por la nieve a dos millas de Miniapolis y fue remolcado por una máquina que se envió en su auxilio. La tripulación, que era de patio, reclamó un día extra de salario porque había hecho trabajo de camino.

Se quejan además de otro factor que interviene en contra de las empresas y que las obliga a emplear trabajadores no necesarios. En varios Estados de la Unión existen leyes que fijan un número de garroteros y otros miembros de la tripulación que deben laborar a bordo de los trenes que cruzan por su territorio. Muchas de estas leyes son de hace 50 años, cuando los furgones requerían garroteros que manejaran los frenos de mano. Hoy en día, los trenes están equipados con frenos de aire que no necesitan la intervención de los garroteros, y sin embargo los ordenamientos continúan en vigor.

## Presentación

**T**iempos difíciles vive hoy el gremio ferrocarrilero. El proceso de privatización de nuestra industria significa la entrega de tan vital medio de transporte a las empresas ferroviarias norteamericanas, que hoy por hoy, asociadas con algunos empresarios mexicanos, se disputan las líneas más rentables de nuestra red ferroviaria. Ello representa un retroceso histórico de 100 años.

En el presente folleto reproducimos un interesante artículo del lic. Jorge Carriedo V. titulado "El Exceso de Mano de Obra en los Ferrocarriles Americanos", que fue publicado en el boletín mensual, número 10 correspondiente a junio del año de 1990, editado por el Instituto de Capacitación Ferrocarrilera de Ferrocarriles Nacionales de México bajo la dirección del ingeniero José I. Vasconcelos.

Dicho artículo se refiere a un conflicto surgido en aquellos años entre las empresas ferroviarias y los sindicatos de trenistas en los Estados Unidos de América (EUA), provocado por la parte patronal que pretendía una drástica reducción de personal.

Temas centrales de esta disputa fueron: la jornada de trabajo; la extensión de las divisiones; la necesidad del fogonero o ayudante de maquinista; la diferenciación de actividades entre tripulaciones de patio y de camino; la necesidad de proveedores de locomotoras y similares de tripulantes de locomotoras y el número necesario de garroteros en un tren.

Temas que hoy por hoy son de gran actualidad para los trenistas mexicanos, ante la perspectiva de que esas mismas

empresas norteamericanas se hagan cargo de la operación de nuestros ferrocarriles.

Dicho conflicto suscitado en 1960 en EUA, concluyó con una derrota para los trabajadores ferroviarios. Hoy en día la tripulación de un tren en EUA, está compuesta de un conductor, un maquinista y un garrotero únicamente, con condiciones de trabajo extremadamente flexibles y sometidos a una explotación intensiva.

Hay que hacer notar que sindicalmente hablando los ferrocarrileros norteamericanos se encuentran hoy, como estábamos nosotros antes de 1933. Es decir, ellos nunca han podido constituir un sindicato nacional de industria y se encuentran agrupados todavía en sociedades gremiales por rama de trabajo.

Curiosamente, sin embargo, el hecho de contar nosotros con un sindicato único, el STFRM no ha servido de mucho para la defensa de nuestros intereses en esta importante etapa que estamos viviendo, debido a nuestra desunión y al entreguismo de la dirección sindical actual de nuestra organización sindical.

Hoy en día con vista a la privatización y con el pretexto del controvertido Convenio Valor-Viaje se busca precisamente introducir en México las condiciones de trabajo imperantes para los trenistas en EUA. Así por ejemplo, se ha obligado a las tripulaciones de camino a realizar el trabajo de proveedores y similares, se han alargado los distritos en algunos casos, se han instalado Detectores de Cajas Calientes para la reducción de garroteros en las tripulaciones de los trenes y de entrada se duplicó

Washington es de 400 millas, se hace en un día y representa 4.52 jornadas, como 100 dólares.

Estas disposiciones contractuales onerosas para las empresas, tampoco benefician a los trabajadores. Existe otra disposición que limita los ingresos de las tripulaciones, se dictó a petición de los propios sindicatos con el fin de proporcionar trabajo a mayor número de individuos durante la depresión y consiste en limitar el kilometraje mensual de los trenistas. De tal manera que hoy en día, las horas mensuales de trabajo son ridículas y se emplea un gran número de trabajadores extras.

El problema se complica con otras disposiciones también anacrónicas. Antiguamente los centros de las Divisiones se establecían a intervalos de 100 millas, más o menos, a fin de dar servicio a las locomotoras de vapor. Con este motivo, los sindicatos lograron que los contratos de trabajo se establecieran disposiciones prohibiendo que los empleados de una división trabajaran en otra. Esto ha resultado muy costoso a las empresas. Por ejemplo, el FC Siglo XX de Nueva York a Chicago tiene que detenerse en la estación de Harmon, a 32 millas de Nueva York, para cambiar de tripulación porque ya se entra en otra División. El viaje representa 49 minutos de trabajo para la tripulación. Dos horas después llega el tren a Albany y una nueva tripulación se hace cargo. El mismo juego se repite 8 veces antes de llegar a Chicago. En un viaje de 16 horas 8 tripulaciones se reparten 19 jornadas de salario.

La distinción que se hace en los contratos de trabajo entre tripulación de camino y tripulación de patio se con-

cardíaco o la muerte súbita del maquinista no provoca una catástrofe, sino que el tren se detiene al caer el cuerpo del maquinista.

Mientras el maquinista desempeña un trabajo de suma importancia y responsabilidad, el fogonero permanece sentado en el lado opuesto de la locomotora sin tener que hacer, según dicen los representantes patronales. Sostienen que en Francia, Holanda y Canadá ya han suprimido al fogonero, cuando las locomotoras diesel o eléctricas están dotadas de dispositivos de seguridad como el "pedal del hombre muerto". Los representantes de las empresas esgrimen, aterrados, la cifra de 200 millones de dólares diciendo que esta enorme cantidad es lo que se paga anualmente a los fogoneros, sin que desempeñen un trabajo útil.

Se quejan también las empresas de otra disposición arcaica que fija la jornada de las tripulaciones en 100 millas de viaje (160 kms). Esta regla fue puesta en los contratos en 1919, cuando los trenes de carga circulaban a velocidades promedio de 12.5 millas por hora (20 kms/ph) y los de pasajeros a 20 mph (32 kms/ph). En la actualidad las potentes locomotoras diesel, sobre rieles de 112 lbs., menores radios de curvatura, pendientes gobernadoras menos pronunciadas, mejores sistemas de señalización, etcétera, recorren las 100 millas en poco más de una hora. Se cita el caso de la tripulación del tren "Zephyr" que recorre la distancia entre Nebraska y Acron, 143 millas, en dos horas. Por lo tanto, el maquinista tiene derecho a casi una jornada y media, es decir, 1.43 jornadas y gana en dos horas 28.34 dólares. El viaje redondo de Nueva York a

la responsabilidad de los garroteros de 15 a 30 carros, etcétera.

Y algo mucho más grave aún. En el nuevo Reglamento del Servicio Ferroviario, publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 30 de septiembre de 1996, en su capítulo V, "del personal técnico ferroviario", en su sección primera, "de la licencia federal ferroviaria", artículo 126, se suprimió el requisito fundamental para tener derecho a dicha licencia de SER MEXICANO y en la fracción IV se adicionó el requisito de "demostrar que se posee la experiencia, los conocimientos técnicos y del idioma español".

Lo que quiere decir que dicho Reglamento abre la posibilidad de que tripulaciones extranjeras de EUA se internen en nuestro territorio para desplazar a los trenistas mexicanos.

Por todo lo anterior es urgente la unidad del gremio ferrocarrilero para una mayor defensa de nuestros intereses como trabajadores y como mexicanos.

## EL EXCESO DE MANO DE OBRA EN LOS FERROCARRILES AMERICANOS

*Por el Lic. Jorge Carriedo V.*

**E**n noviembre último tuvieron lugar las negociaciones entre las empresas ferroviarias y los grandes Sindicatos o Uniones de trabajadores en Estados Unidos. La bomba de tiempo en estas pláticas fue el asunto del exceso de mano de obra; lo que aquí han dado en llamar "featherbedding".

"Featherbed", quiere decir literalmente cama de plumas. Tiene un significado muy amplio, se habla de "featherbedding" en todos aquellos casos en el que el empleado gana sin realizar un trabajo productivo; cuando las horas de labor son muy cortas; cuando el esfuerzo desarrollado es muy pequeño; el salario es excesivo en relación con lo que produce el trabajo, etcétera.

En los EUA el número de trabajadores ferrocarrileros sobrepasa los 200 mil. Un representante de las empresas dijo: "El exceso de mano de obra está perjudicando seriamente la eficiencia y el servicio. Nos llevará a la bancarrota o a los brazos del gobierno". En seguida propuso, en una acalorada discusión: "Ha llegado el momento de acabar con los contratos que limitan el trabajo y la producción".

Por la otra parte, los dirigentes obreros niegan enfáticamente que exista esa situación. El presidente de la Her-

mandad de Maquinistas y Fogoneros, exclamó: "Desafío a cualquiera a que demuestre la existencia de un exceso de mano de obra en los ferrocarriles, ya sea por medio de estadísticas o por cualquier otro modo".

Ante dos puntos de vista tan extremos no quedó sino señalar los principales argumentos de ambos factores de la industria ferroviaria.

Durante los últimos dos años las empresas se han venido quejando de que existe mucha gente ociosa en sus listas de raya. Sus principales ataques han sido enderezados en contra de los fogoneros. Quisieran suprimirlos. Su alegato, más o menos, es el siguiente: "En los días en que los ferrocarriles eran movidos por vapor, los fogoneros tenían labores importantes. Era necesaria una gran habilidad y fuerza física para alimentar las calderas con carbón o petróleo, cuidar la presión de la caldera, etcétera. Solamente hombres fuertes y capaces podían desempeñar el puesto de fogonero.

Con la dieselización de los ferrocarriles el fogonero se ha convertido en una figura anacrónica. No tiene ningún fuego que alimentar ni caldera que atender. Sin embargo, los contratos de trabajo ordenan que un fogonero acompañe siempre al maquinista.

El maquinista de una locomotora diesel lleva una mano en el regulador, la otra en los frenos; sus pies deben descansar sobre el llamado "pedal del hombre muerto" siempre. Este pedal es un dispositivo de seguridad que hace funcionar los frenos automáticamente tan pronto cese la presión sobre el mismo. De tal manera que un síncope