

A dos décadas de la privatización del ferrocarril en México: Los casos de Nuevo Casas Grandes, Chihuahua, y Empalme, Sonora (México)

Two Decades After the Privatization of the Railroad in Mexico: The Cases of Nuevo Casas Grandes, Chihuahua and Empalme, Sonora, México

Duas décadas após a privatização da ferrovia no México: Os casos de Nuevo Casas Grandes, Chihuahua, e Empalme, Sonora (México)

RICARDO LÓPEZ SALAZAR

Profesor-investigador de tiempo completo titular C en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, División Multidisciplinaria en Nuevo Casas Grandes. Doctor en Ciencias con especialidad en Desarrollo Regional por el Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo, CIAD, A.C. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores (SNI), Nivel I CONACYT. Segundo lugar, premio a la Innovación en políticas públicas de seguridad alimentaria, FAO-CLACSO, 2018. Evaluador de programas de posgrado PNPC. Perfil Prodep. Líneas de investigación: seguridad alimentaria, políticas públicas, evaluación de programas sociales y economía del bienestar. Correo electrónico: ricardo.lopez@uacj.mx
Orcid: 0000-0002-0769-5330

Recibido: 17 de junio de 2020

Aprobado: 8 de julio de 2020

<http://dx.doi.org/10.14482/memor.44.972>

Citar como:

López Salazar, R. (2021). A dos décadas de la privatización del ferrocarril en México: Los casos de Nuevo Casas Grandes, Chihuahua, y Empalme, Sonora (México). *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano* (mayo -agosto), 191-217.



Resumen

Este artículo tiene como objetivo central el analizar los impactos de la desaparición del ferrocarril en dos localidades del norte de México: Nuevo Casas Grandes (NCG), Chihuahua, y Empalme, Sonora. Revisten especial interés por su fundación a la luz del inicio y desarrollo de la actividad ferroviaria a mediados del siglo pasado, y por su importancia como ramales de sus respectivas rutas. Para lograr el cometido planteado, utilizamos información secundaria proveniente de fuentes oficiales, INEGI y CONEVAL para observar la evolución de problemas sociales como la pobreza, ante la suspensión del ferrocarril de manera total en NCG y de los Talleres Generales de Reparación y de transporte de pasajeros en Empalme. También realizamos un ejercicio empírico utilizando la metodología del Índice de Pobreza Humana (IPH) desarrollada por el PNUD de la ONU, consistente en identificar dicho fenómeno con base en cuatro indicadores sociales: ingreso, salud, educación y vivienda. Por último, se expone la opinión de algunos extrabajadores, los cuales profundizan en las formas de trabajo en el interior del ferrocarril, los sueldos, prestaciones, ascensos y su postura ante la privatización del ramo.

Palabras claves: Ferrocarril, pobreza humana, extrabajadores, Nuevo Casas Grandes, Empalme.

Abstract

This article's main objective is to analyze the impacts of the disappearance of the railway in two locations in northern Mexico. These localities are Nuevo Casas Grandes (NCG), Chihuahua, and Empalme, Sonora. They are of special interest for their foundation in light of the start and development of railway activity in the middle of the last century, and for their importance as branches of their respective routes. To achieve the stated task, we use secondary information from official sources, INEGI and CONEVAL, to observe the evolution of social problems such as poverty and marginalization, in the face of the total suspension of the railway in NCG, and passenger trains and the General Repair Workshops in Empalme. We also carried out an exercise with the methodology of the Human Poverty Index (HPI), developed by the UNDP, consisting of identifying this phenomenon based on four social indicators: income, health, education and housing. Finally, the opinion of some former workers is presented, which study in depth the forms of work within the railway, salaries, benefits, promotions, and their position regarding the privatization of the branch.

Keywords: Railroad, human poverty, former workers, Nuevo Casas Grandes, Empalme.

Resumo

O principal objetivo deste artigo é analisar os impactos do desaparecimento da ferrovia em dois locais no norte do México. Essas localidades são Nuevo Casas Grandes (NCG), Chihuahua, e Empalme, Sonora. Eles são de especial interesse por sua fundação, tendo em vista o início e o desenvolvimento da atividade ferroviária em meados do século passado e por sua importância como ramificações de suas respectivas rotas. Para alcançar a tarefa declarada, usamos informações secundárias de fontes oficiais, INEGI e CONEVAL, para observar a evolução de problemas sociais como a pobreza, diante da suspensão total da ferrovia no NCG e das oficinas de reparo geral e transporte de passageiros no Splice. Também realizamos um exercício empírico utilizando a metodologia do Índice de Pobreza Humana (IPH) desenvolvida pelo PNUD, consistindo na identificação desse fenômeno com base em quatro indicadores sociais: renda, saúde, educação e moradia. Por fim, é exposta a opinião de alguns ex-trabalhadores, que estudam em profundidade as formas de trabalho na ferrovia, salários, benefícios, promoções e sua posição em relação à privatização da filial.

Palavras chave: Ferrovia, pobreza humana, ex-trabalhadores, Nuevo Casas Grandes, Empalme.

Introducción

Una de las grandes metas económicas y sociales de México ha consistido en alcanzar un desarrollo industrial similar al de los países más avanzados del orbe. Así, desde inicios del siglo pasado, durante el último tramo del llamado Porfiriato¹, una de las ambiciones más notables del gobierno de Díaz se abocó a comunicar al país por medio de la industria puntal de ese tiempo, los ferrocarriles. El desarrollo del ferrocarril se observaba como un avance de la modernidad y del nuevo México que se gestaba bajo el régimen porfirista.

De esa forma, el primer tramo ferroviario de México abarcó solamente once kilómetros de longitud, y fue inaugurado en 1850, con el cometido de comunicar el puerto de Veracruz con el Molino, en las cercanías del río San Juan. Este trecho de vía fue retomado para la línea troncal del Ferrocarril Mexicano, línea terminada e inaugurada a principios de 1873, posterior al término de la guerra de México con Francia (Márquez Martínez, 2005, p. 119).

A la usanza de la época, el gobierno se asoció con capital privado para la construcción del ferrocarril en sus primeros ramales y ejes troncales, que derivaron en la creación de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), si bien en ese momento obedeció a un proceso de consolidación de algunos ramales de vital importancia, pero con inversión pública-privada (Valencia Islas, 2017).

Sin embargo, con el auge de las políticas keynesianas a escala global, el Estado pasó a tomar la rectoría de las actividades consideradas estratégicas; dentro de las cuales se incluyó a los Ferrocarriles en el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM). De esta manera, en 1933, FNM pasó a ser nacionalizada durante el gobierno del general Lázaro Cárdenas del Río.

A pesar de que el ferrocarril tomó un nuevo auge con su estatización, en un trabajo reciente Valencia Islas (2017) apunta a que desde el inició FNM enfrentó diversos problemas administrativos y operativos; entre los que resaltan las deudas originadas del proceso de consolidación implementada durante el Porfiriato (previo al nacimiento oficial de FNM), que desembocó en una suerte de problemas financieros y de baja productividad, que FNM no pudo superar hasta su venta a particulares a partir de 1995.

¹ Nombre otorgado al periodo de gobierno del general Porfirio Díaz, quien gobernó México a partir de 1876, si bien no de manera ininterrumpida (Bryan, 2007). (¿Está bien así o es 2017, como aparece en las Referencias?)

En ese contexto, el objetivo primario de este artículo se orienta a analizar los impactos socioeconómicos de la desaparición del ferrocarril, pero enfocados a dos localidades del norte de México: Nuevo Casas Grandes, situada en el noroeste del estado de Chihuahua, y Empalme, ubicado a 128 km al sur de la capital del estado de Sonora, Hermosillo. Consideramos la comparación como una forma de aproximarse de manera particular a un fenómeno de implicaciones nacionales, pero desde lo local. En otras palabras, se reconoce que la privatización del ferrocarril a escala nacional provocó la pérdida de un sector clave para el desarrollo económico, sin embargo, existen pocos estudios enfocados al análisis de los efectos a nivel de localidad o municipio. De modo que este estudio pretende arrojar un poco de luz en ese campo de investigación que es relativamente poco cubierto en el país.

Este trabajo se estructuró de la siguiente forma: en el primer apartado se recorre de manera breve la historia del desarrollo del ferrocarril en México, es decir, desde las primeras rutas, la consolidación bajo el régimen porfirista, hasta el nacimiento de FNM, su estatización y posterior proceso de desincorporación hacia el ámbito privado. En el segundo apartado se presentan las entrevistas realizadas a actores locales que fueron parte del ferrocarril durante algún momento de su vida laboral. En el tercero, con base en información secundaria de CONEVAL e INEGI, se muestra la evolución de la pobreza en los dos municipios de estudio, así como de los sectores económicos. El cuarto se centra en el ejercicio empírico, y finalmente se presentan conclusiones y algunas consideraciones para futuros estudios que deseen incorporar a la agenda pública el tema del ferrocarril.

Breve reseña de los inicios del ferrocarril en México

Como se mencionó en el apartado introductorio de este trabajo, el desarrollo industrial ha sido uno de los objetivos primarios de los gobiernos en México, bajo el entendido que este se traduce en mayores posibilidades de crecimiento económico y bienestar. Por ello, la primera revolución industrial condujo a una transformación inédita a nivel mundial, por la celeridad en el desarrollo de nuevas tecnologías, entre las que destacó el ferrocarril.

Indudablemente, la industria ferrocarrilera se convirtió en el emblema del desarrollo y de la modernidad de la Revolución Industrial. De esa forma, representó uno de los grandes avances tecnológicos, económicos y sociales en la historia de la humanidad por diversos aspectos. En el plano tecnológico, los avances de la ingeniería se plasmaron en su máxima expresión en las capacidades de los ferrocarriles para acortar distancias de traslado, movilizar insumos y materias primas en

cantidades nunca antes vistas y, por ende, impulsó el crecimiento de economías de escala, abaratamiento de costos y en la expansión del desarrollo económico de las naciones.

En el apartado social, cabe decir, desempeñó un papel crucial en la creación de nuevas rutas de transporte y comunicación, dando pie a la emergencia de ciudades enteras convergentes por una misma actividad económica, es decir, el ferrocarril. De tal suerte, para algunas nuevas ciudades se convirtió no solamente en una vía de transporte más ágil, barata y eficiente, sino en el eje conductor de la vida económica y social de dichos lugares.

En el caso de México, como se mencionó en el apartado introductorio, Porfirio Díaz como presidente fue su mayor impulsor. Sin embargo, dicho impulso se gestionó a través del secretario de Hacienda, José Limantour (1893-1911), quien vislumbró la actividad ferroviaria como una de las grandes oportunidades de México para incrementar la dotación de infraestructura en el país

Según Grunstein (2008), tanto el general Díaz como Limantour consideraron el desarrollo del ferrocarril como un proyecto de seguridad nacional, ya que permitió un punto de convergencia entre los diferentes intereses económicos y financieros. Por lo que se planificó toda una estrategia de cofinanciamiento público-privado, implementado por etapas para conseguir que el gobierno tuviera el control de las principales líneas del país. La primera de estas, identificada como de consolidación, consistente en la propiedad compartida con los agentes privados, o en otras palabras, gobierno accionista, y la segunda, nombrada como de expansión, encaminada a tomar el control de las principales rutas comerciales y de interés nacional.

En la década de 1880, la red de ferrocarriles se expandió enormemente. Este periodo tuvo una base económica fuerte, porque dicha expansión promovió el crecimiento económico durante ese lapso. Además, durante mucho tiempo el ferrocarril fue el principal medio de transporte del pueblo en México, al ser el que tenía mayor desarrollo y conexión con pueblos y ciudades alejadas, y porque la red carretera nacional se inició hasta 1925 (López Salazar y De la Torre, 2019).

Las empresas estadounidenses fueron beneficiadas. Asignándoles así las concesiones para construcción y utilización de las vías (Staines Orozco y Reyes, 2011). En 1884, Porfirio Díaz retorna al poder, con una permanencia hasta 1910, tiempo

en el cual se consolidó la expansión ferroviaria y las facilidades de la inversión extranjera.

En 1910, cuando Madero fijó la fecha del levantamiento contra Porfirio Díaz, la red ferroviaria mexicana del país estaba casi completa. En 1908 se había fundado la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), al consolidar en una sola empresa las tres grandes compañías ferroviarias que se habían creado durante la administración porfiriana: el Ferrocarril Central Mexicano, el Ferrocarril Nacional Mexicano (Juárez Lucas, 2014). Contando en esa época con 11 117 km de vías férreas en territorio nacional.

En 1926, los Nacionales de México fueron devueltos a sus antiguos propietarios, y se creó la Comisión de Eficiencia de Tarifas y Valuadoras de Daños. Diez años más tarde se crea la Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, encargada de establecer nuevas líneas férreas, y en 1937 se expropiaron los FNM por ser considerada una empresa de utilidad pública. En este sentido, el crecimiento del sistema ferroviario en México fue una de las actividades que mayor impulso otorgó al desarrollo de ciudades enteras dedicadas principalmente a la actividad rielera².

El ferrocarril impulsa la creación de Nuevo Casas Grandes y Empalme

Con la aceleración en el crecimiento de las líneas ferroviarias, entre 1850 y 1874 se autorizaron once nuevas concesiones orientadas a planificar y construir líneas férreas para unir la frontera norte de México con la frontera sur de Estados Unidos. Los estados fronterizos de Sonora (a la que pertenece Empalme) y Chihuahua (a la que pertenece Nuevo Casas Grandes) colindan con los estados norteamericanos de Arizona, Nuevo México y Texas. Por lo que representó el conectar el país de manera transnacional, y con ello, impulsar el comercio de bienes y servicios en ambos lados de la frontera. Las líneas del tren en Sonora, si bien partieron inicialmente del estado de Sinaloa, en concreto, desde el puerto de Topolobampo, para llegar a la ciudad de Presidio, Texas, en Estados Unidos. (Zamorano Ramos, 1984).

El primero de junio de 1897 la línea del Pacífico se expande con el desarrollo de nuevas rutas y estaciones, en particular se incorporan Bocoyna, Concepción y Ciudad Guerrero, en Chihuahua, para completar su trayecto en Presidio del Norte

² En una sección más adelante se abordará con mayor detalle la evolución de los ferrocarriles a partir de su nacionalización en 1937, y sobre todo el proceso de privatización.

(actual Ojinaga, colindante con Presidio, Texas), con lo cual se terminó de unir las líneas de Chihuahua con las de Sonora, enlazando en ese momento a los municipios sonorenses de Nogales a Guaymas, y ramales chihuahuenses en Urique, Batopilas y Casas Grandes (Zamorano Ramos, 1984).

El inicio de la Revolución mexicana en 1910 desembocó en la renuncia de Porfirio Díaz y el ascenso de Francisco I. Madero a la presidencia de México. Lo anterior provocó un fuerte periodo de inestabilidad política, económica y social en el país, que entre otras cosas incluyó: los eventos de la decena trágica y el asesinato del presidente Francisco I. Madero y la usurpación de la presidencia de la república por parte del general Victoriano Huerta(1913-1914), el asesinato del presidente Venustiano Carranza (1920), para culminar con la muerte del presidente electo, general Álvaro Obregón, en Ciudad de México en 1928.

Después de tres interinatos de dos años cada uno para completar el sexenio correspondiente al finado Obregón (1928-1934) en la denominada época del Maximato³, se construye el Comité Reorganizador de los Ferrocarriles Nacionales, presidido por Plutarco Elías Calles (secretario de Hacienda). En ese tiempo se retoma la construcción del Ferrocarril Sub-Pacífico, que unió a Nogales, Hermosillo, Guaymas, Mazatlán, Tepic y Guadalajara. Además se avanzó en la línea que cubriría los estados de Sonora, Sinaloa y Chihuahua.

En 1940-1961 se construyó la línea Chihuahua al Pacífico. Luego de integrar líneas en existencia desde el siglo XIX y de construir nuevos tramos, se inicia en Ojinaga (Chihuahua) y termina en el puerto de Topolobampo (Sinaloa).

Formalmente, el ferrocarril en NCG tuvo su origen en 1897-1898 gracias a la construcción de la Estación del Ferrocarril Río Grande, Sierra Madre y Pacífico. El edificio de esta estación de ferrocarril se construyó en 1898 como cuartel y en 1911 lo adquirió el Ferrocarril Noroeste de México.

La ciudad de Empalme, ubicada a 128 km de Hermosillo, capital del estado de Sonora, se fundó el 15 de septiembre de 1905 y pasó a formar parte del municipio de Guaymas como comisaría. Empalme es una traducción literal al español de la palabra inglesa “junction”, que significa ‘unir’ o ‘empalmar’, en este caso las vías

3 Se conoció como el Maximato el periodo de 1928-1935, cuando se identifica al general Plutarco Elías Calles como una influencia notable en la toma de decisiones en la conducción del México posrevolucionario, en particular en el sexenio de los interinatos (1928-1934). Para más información véase Mendieta Ramírez (2013). (Esta fuente no está registrada en las Referencias)

que conectaron el Ferrocarril Punta de Fierro hacia el sur con el Ferrocarril Cananea-Río Yaqui-Pacífico.

Para ambos poblados, de inmediato, la actividad ferrocarrilera se configuró como el motor principal a nivel económico, ya que tenían un crecimiento económico importante debido al comercio que transitaba por ambas ciudades y los recursos que generaba. En términos de empleo, en el caso de Empalme, estimaciones del Sindicato Ferrocarrilero de la Sección #8 indicaron que en su nivel más alto la actividad rielera empleó a un poco más de 3500 trabajadores en todos los ramales. Además, el empleo de los trabajadores ferrocarrileros contaba con remuneraciones adecuadas, y el sindicato que los agrupaba era muy fuerte y tenía un gran peso político.

En la parte de Chihuahua, según Mireles Rodríguez (2005), a partir de 1970 se terminaron de construir las carreteras Madera-Ciudad Guerrero, Cuauhtémoc, San Buenaventura, Nuevo Casas Grandes-Ciudad Juárez, Jamos, Chihuahua-Agua Prieta, Sonora, con lo que el ferrocarril dejó de ser el principal medio de transporte para dar paso a los autobuses de muy diversas líneas, a los camiones de combustión a diésel, y a los tráiler de sencillo y doble remolque.

Asimismo, las masivas privatizaciones que iniciaron en la década de los 80 y terminaron en los 90, alcanzaron al ferrocarril en 1997, con la venta del mismo a diversos grupos nacionales y extranjeros, como Ferromex y Kansas City Southern. Lo anterior provocó que para Nuevo Casas Grandes la actividad ferrocarrilera dejara de existir, ya que se consideró poco importante para el comercio, fundamentalmente se transportaba madera y otras materias primas, mientras que en Empalme sobrevivió el transporte de mercancías o de carga, pero se extinguió el de pasajeros, así como todo lo asociado a los talleres, donde se reparaban motores, instalaciones eléctricas de los cabuses, reparación de frenos, tapizado de asientos, etc. Por lo que las ciudades afrontaron una nueva realidad, que conjugó la desaparición de la actividad que permitió su fundación asociado a una etapa difícil en el desarrollo del país, que se recuperaba de manera incipiente de la crisis de 1995, como se explicará en la sección siguiente.

Los cambios que aceleraron la privatización del ferrocarril en México

Al iniciar los años setenta, el modelo económico mexicano mostraba una profunda fatiga, y diversos desequilibrios; entre dos de los más notables destacaron: el

incremento acelerado de la deuda gubernamental, tanto interna como externa, y la falta de productividad de las empresas estatales. En el ámbito social, fenómenos como la emigración creciente del campo a la ciudad generaron la conformación de cinturones de miseria, evidenciados por la falta de servicios básicos esenciales como el agua, drenaje y la energía eléctrica. Para finales de la citada década, la economía mexicana había entrado en una profunda crisis, como puntal de ello, el peso mexicano se devaluó 76 %⁴.

Siguiendo como parámetro la evolución del tipo de cambio, a finales del sexenio de López-Portillo (1976-1982), el peso sufrió una de sus mayores devaluaciones en un año, al registrar 72 % menos respecto al dólar (Banxico). Con todo lo anterior, era innegable que a inicios de los década de los ochenta, México demandaba una reorientación del sistema económico, en aras de paliar las crisis, las devaluaciones, la inflación galopante, el crecimiento de la pobreza y la desigualdad.

Es por ello que a partir de 1982, México inició una profunda transformación económica, política y social, que ha marcado el devenir de las últimas décadas. Dicha transformación ha sido identificada por algunas acciones claves, que permitieron, en primer lugar, el alejamiento progresivo del Estado de las principales actividades productivas, en las cuales tenía participación directa e indirecta. Así, por ejemplo, como parte del agotamiento del modelo de industrialización sustitutiva de importaciones (ISI) o modelo de crecimiento hacia adentro, el proceso de “cambio de paradigma económico” incluyó la venta de buena parte de las principales empresas estatales, como Mexicana de Cobre, Aceros Nacionales, Teléfonos de México (TELMEX), Fertilizantes Mexicanos (FERTIMEX), Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), por citar algunas.

La concesión y venta de FNM representó una de las últimas grandes acciones de desincorporación de empresas públicas por parte del Estado mexicano (también identificadas como tercera etapa de privatización) (Arcudia et al., 2018), puesto que esta inició de manera formal en 1995, concretamente en la administración de Ernesto Zedillo Ponce de León. Empujado, también, de nueva cuenta, por una crisis económica grave, que entre otras cosas incluyó: la devaluación del peso mexicano en alrededor de 15 % en unas semanas desde su toma de posesión el primero de diciembre de 1994 (también identificado como el “error de diciembre”), provocado por la notable existencia de deuda externa con vencimiento de corto plazo

4 Cifra acumulada durante el sexenio de Luis Echeverría Álvarez (1970-1976), ya que desde 1954 se había mantenido una paridad fija del tipo de cambio peso mexicano-dólar estadounidense.

llamados Tesobonos, así como por la inestabilidad política y social que atravesó el país, particularmente en 1993, con los asesinatos de José Francisco Ruiz Massieu (secretario general del Partido Revolucionario Institucional, PRI, partido gobernante) y de Luis Donaldo Colosio Murrieta, candidato presidencial del PRI, y por último, el levantamiento armado del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) en enero de dicho año (Gil-Díaz y Carstens, 1996; Griffith-Jones, 1996).

Por su parte, Arcudia et al. (2018) señalan que para poder realizar la privatización de FNM se reformó en 1995 el artículo 28 de la Constitución, para eliminar los ferrocarriles como área estratégica del Estado mexicano, y con ello favorecer su concesión a particulares. Es decir, la privatización y concesión de los ferrocarriles representó una especie de cierre del proceso privatizador(a inicios de los 90 se habían privatizado los principales bancos del país, estatizados por López-Portillo en 1982 como salida a la crisis económica de finales de su sexenio), pero debido a su gran calado y relevancia, necesitó la implementación de reformas constitucionales, las cuales, cabe decir, en aquellos años no representaban gran dificultad a nivel político, debido a que las Cámaras parlamentarias, es decir, tanto la de diputados como la de senadores, estaba dominada por el PRI⁵.

La exposición de motivos realizada en el H. Congreso de la Unión en 1995 para apuntalar el proceso de privatización de FNM, según López Ortiz (2006), se centró en cuatro aspectos: el primero de ellos, enmarcado en la propia inercia transformadora del Estado, que se había alejado de actividades no consideradas esenciales como el transporte. El segundo, la marcada escasez económica, exacerbada por la crisis de 1995, que imposibilitaba seguir invirtiendo en el mantenimiento y mejora de la infraestructura ferroviaria. El tercero, acentuaba el viraje del Estado mexicano hacia el cumplimiento de sus funciones básicas y esenciales, matizando que la creatividad y energía de los particulares debería ser puesto en marcha para el desarrollo de ese sector. Por último, el cuarto, señaló que no necesariamente el Estado se configuraba como la mejor vía para la administración y manejo de actividades económicas, sino que era el debido cumplimiento del estado de derecho lo que garantizaría la supervisión y desarrollo de cada sector productivo.

Quizás el principal problema aludido en la carta de intención para privatizar FNM eran los elevados requerimientos de inversión para darle mantenimiento y gene-

5 Es hasta la segunda parte del sexenio de Ernesto Zedillo (1997-2000) que su partido, el PRI, pierde por primera vez desde su transformación del Partido Revolucionario Mexicano (PRM) a PRI, la mayoría legislativa en el H. Congreso de la Unión.

rar nuevas rutas viables para el transporte de mercancías. Según el Banco Mundial, en pleno “efecto tequila” (como se conoció a nivel global a la crisis financiera de México en 1995) se necesitaban de inversión en el sector ferroviario un monto cercano a veinte mil millones de dólares en promedio por año durante la década del nuevo milenio. Ese monto equivalía a casi 3 por ciento del producto interno bruto (PIB).

En la actualidad, el ferrocarril mexicano básicamente se ha convertido en transporte de carga, con rutas y trazados de un poco más de un siglo (más del 90 % de las rutas se trazaron durante el gobierno de Díaz), privatizadas a empresas como Ferrocarriles de México (un conglomerado del Grupo México, que también posee mineras, cines, aeropuertos, etc.). Además, se redujo a su mínima expresión el transporte de pasajeros, enfocado solamente a rutas con potencial turístico, como la de Creel-Los Mochis, donde el trayecto dura aproximadamente ocho horas y media, y la ruta del tequila en el estado de Jalisco o el tren turístico Tijuana-Tecate, los cuales cubren distancias de 68.7 y 50 km, en un poco más de dos horas.

Queda claro la influencia y aplicación de las corrientes y dogmas económicos implementados por otros países en el contexto de la ola privatizadora, comúnmente identificado como neoliberalismo, las cuales, en palabras de Thorbecke (2004), básicamente se encaminaron a ajustar el gasto público, sobre todo la cuenta corriente, para evitar los continuos déficit fiscales recurrentes en América Latina, y unas de las herramientas más utilizadas por los gobiernos latinoamericanos, precisamente, recayó en la venta de la mayor parte de sus activos alojados en las empresas estatales. De tal manera, México no fue la excepción de la regla, e implementó las estrategias y acciones de política económicas y fiscales ortodoxas de la época.

En el caso de FNM, se puede decir que debido a la estructura y distribución de las líneas férreas, ameritó un proceso diferenciado al de otras compañías estatales que se privatizaron casi todas en conjunto. Por ejemplo, a diferencia de TELMEX, que se vendió a un grupo único, liderado por Carlos Slim (Acemoglu y Robinson, 2012), la venta de FNM ameritó diversas concesiones de acuerdo con los ramales que conformaban el sistema ferroviario nacional. Como resultado, el ferrocarril mexicano dejó de ser un monopolio estatal para básicamente transformarse en un oligopolio privado. Ilustrando lo anterior, según datos de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, solamente tres empresas movilizan cerca del 94 % del 100 % del transporte de carga en 2018, distribuidos de la siguiente manera: Ferromex (46.62 %), KC Southern (32.26 %) y Ferrosur (14.91 %).

La visión de los extrabajadores sobre el ferrocarril⁶

A pesar de la gran relevancia que desempeñó el ferrocarril para el proceso de desarrollo del México contemporáneo, existen pocos estudios que aborden o den voz a las opiniones de las personas que constituyeron una parte esencial de la actividad rielera, al desempeñarse durante gran parte de su vida en dicho espacio laboral. En consonancia con ello, este apartado, con base en diversas entrevistas realizadas en Empalme (Sonora) y Nuevo Casas Grandes (Chihuahua), intenta reconstruir desde la perspectiva de los actores locales algunos aspectos de su relación e interacción laboral en FNM. Por lo que se abordan elementos sobre el trabajo (contratación, salarios, ascensos) y su opinión de la privatización de la actividad. Por cuestiones de privacidad (solicitado por los entrevistados) no se identifica a estos por su nombre, sino con letra, para preservar el anonimato.

El ingreso como trabajador del ferrocarril

En Empalme y Nuevo Casas Grandes, durante la etapa del ferrocarril como una de las principales ramas productivas, laborar en la actividad rielera fue hasta cierto punto una suerte de continuo, puesto que generaciones enteras de familias laboraron en FNM. En otras palabras, se generó trabajo intergeneracional, entre abuelos, padres e hijos, que laboraron en la misma compañía. Sin embargo, a pesar de ese continuo o “trabajo intergeneracional”, como toda empresa, ya sea pública o privada, Ferrocarriles Nacionales contaba con ciertos mecanismos y procesos para la contratación de nuevos trabajadores.

De esta manera, el entrevistado E (afincado en Empalme) señala que existía una bolsa de trabajo en la cual se enlistaban las diversas vacantes y/o requerimientos solicitados por la empresa de acuerdo a las necesidades del momento. Cabe recordar que en Empalme operaron los Talleres Generales de Reparación (TGR), los cuales se ubicaban en los diversos ramales que conformaban a FNM en el país, por lo que se realizaban todo tipo de trabajos relacionados con la correcta operación de las maquinas, los vagones, y cabús, por citar algunos. En particular se ejecutaban

6 Las entrevistas por parte de extrabajadores de Empalme (Sonora) fueron realizadas por Ricardo López Salazar, y las entrevistas de Nuevo Casas Grandes por Alejandra Martínez Pacheco, todas ellas en el marco del proyecto “Construcción de un índice de Pobreza a nivel de AGEB: El caso de dos municipios ferrocarrileros del noroeste de México”, financiado por PROMEP en el marco del programa Incorporación de Nuevos Profesores de Tiempo Completo 2014-2017. En total se realizaron seis entrevistas, tres por ciudad. Una parte de la información recabada en dichas entrevistas se utilizó en la tesis para obtener el grado de Lic. en Mercadotecnia de Alejandra Martínez Pacheco, asesorada por el Dr. Ricardo López Salazar.

operaciones como reparar motores a diésel de las máquinas locomotoras, trabajos de tapicería y carpintería, o de soldadura y aleación.

De acuerdo con el entrevistado E, la duración entre una solicitud de empleo y el tiempo de respuesta por parte de la compañía era de tres meses. Por lo que existía una lista de espera con orden de prelación de acuerdo con la temporalidad de la solicitud. En su caso, ingresó como operario eventual (el puesto de menor nivel). Por su parte, el entrevistado D (también de Empalme) comenta la posibilidad de agilizar los trámites de contratación para lo cual se requería viajar a la ciudad de Guadalajara (Jalisco), donde se encontraban las oficinas de la superintendencia, dependencia jerárquicamente superior a la de la sección 8, a la cual pertenecían los TGR de Empalme. En este punto, el entrevistado F comentó que también era posible entrar a laborar a la empresa por medio de solicitud expresa al sindicato, y señaló que en su caso particular utilizó dicha vía, aunque para obtener una respuesta afirmativa duró cinco años en lista de espera. Señaló que su caso se complicó debido a que fue rechazado por dos administraciones sindicales⁷. Asimismo, expresó sus sospechas sobre la existencia de nepotismo, puesto que, a su juicio, los primeros en recibir respuesta de la lista de espera eran los hijos de trabajadores en activo “privilegiados”, como los conductores de máquinas, los jefes de cuadrilla, los jefes de patio y los mayordomos. Para los hijos de trabajadores privilegiados (que tenían un puesto jerárquico considerable) no existía la lista de espera, puesto que ellos acudían directamente a Guadalajara para su contratación. Mientras que a los no privilegiados, les hacían estudios de aptitud física en el Hospital del Ferrocarril en Empalme. “En mi caso, yo entré después de someterme a dichos estudios el 22 de abril de 1976” (F, 2015).

Los salarios y ascensos

Antes de la ola privatizadora en México, buena parte de los empleos generados en el país estaban vinculados a las empresas controladas por el Estado. En ese tenor, los trabajos provistos por el Estado mexicano poseían una serie de características en consonancia con la visión del Estado de Bienestar que regía el pensamiento económico a nivel mundial, hasta finales de la década de los 70, es decir, estabi-

⁷ Los líderes y representantes sindicales de las secciones que componía a FNM eran nombrados por el dirigente sindical a nivel nacional, por lo que no existió durante esa etapa del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) democracia sindical.

lidad laboral, prestaciones adicionales al salario como vacaciones pagadas, aguinaldo, y la posibilidad de acceder a un pensión por jubilación⁸.

Por las razones anteriores, pertenecer a una empresa del Estado era bastante atractivo desde el punto de vista de las posibilidades de crecimiento y desarrollo profesional. Trasladado a lo local, para Empalme y Nuevo Casas Grandes, el ferrocarril se convirtió en el motor de la economía y, por ende, en uno de los sectores predilectos de la población para buscar empleo.

Específicamente, el entrevistado E, que logró ser mayordomo general (uno de los niveles jerárquicos más elevados del TGR en Empalme), rememora que los salarios y prestaciones de FNM no eran muy onerosas, pero se ubicaban por encima del resto de las demás actividades profesionales y no profesionales alojadas en el municipio. Los salarios y las prestaciones no eran muy altas; lo que ayudaba era el tiempo extra, el cual era asignado directamente por el mayordomo (E, 2015).

El mismo entrevistado especificó que el ingreso dependía, en cierta medida, de la rama a la cual, estaba adscrito; así, por ejemplo, los pertenecientes a la rama de transporte (conductores, maquinistas, garroteros de caminos, llamadores, etc.) obtenían mayores remuneraciones comparativamente con los de la rama de patio (soldadores, tapiceros, mecánicos, carpinteros, etc.). Los trabajadores de la rama de transporte ganaban más porque se trabajaba las 24 horas al día, puesto que había muchas corridas tanto al norte como al sur; esto repercutía en las horas extras que trabajaban, y por ende ganaban más que las otras áreas (E, 2015).

Por su parte, los entrevistados A, B, C, D y F coinciden en que los salarios y prestaciones eran buenas, o al menos mejores que las otras opciones productivas de los municipios.

En el caso de los ascensos, o promociones, existían los llamados boletines del Departamento de Personal, que tenían como finalidad dar a conocer las vacantes existentes en cada una de las ramas de FNM. El criterio principal para concursar por un ascenso era la antigüedad, sin menoscabo de provenir de una determinada rama. Por lo que era posible, para los trabajadores de patio o del área mecánica, postularse a una plaza de las más cotizadas por su mayor nivel de remuneración

8 En el caso de FNM, al igual que otras empresas paraestatales como Comisión Federal de Electricidad (hasta la reforma al Contrato Colectivo de Trabajo en 2016), los trabajadores que cumplían con su tiempo de antigüedad requerida para iniciar los trámites de jubilación o de pensión (por incapacidad parcial o total) obtenían dos mensualidades: la primera, provista por la compañía, y la segunda, proveniente del Instituto Mexicano del Seguro Social o del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE).

como vías o trenes. Entre los trabajadores se distinguía a los de mayor antigüedad con la palabra “derechero”, el cual, con base en su mayor tiempo integrado a la compañía, *per se* tenía mayores probabilidades de ascenso, siempre y cuando hubiera manifestado el interés ante el Departamento de Personal para ser elegible en la convocatoria.

La persona seleccionada para ser ascendida estaba obligada a tomar un curso de preparación para obtener los conocimientos y cualificaciones necesarias para desempeñar sus nuevas funciones. Dicha capacitación se otorgaba en las mismas instalaciones de los TGR, puesto que estaban habilitados carro-coche para cumplir ese cometido. De acuerdo con el entrevistado D, la duración de la capacitación variaba en función del puesto por ejecutar. Un llamador (notificador de los maquinistas, conductores y garroteros de caminos de las corridas en turno) duraba aproximadamente 15 días. Para un garrotero de caminos (encargado de auxiliar al maquinista, ejecutar cambios de vías y con conocimientos de patio) y mayordomo (una especie de gerente, encargado de asignar tareas y supervisión del personal), 30 días. Para conductor y maquinista, 90 días (D, 2015).

La privatización desde su mirada

La venta de Ferrocarriles Nacionales de México a empresas particulares, y como se ha enfatizado, la desaparición total de esta actividad en Nuevo Casas Grandes⁹, y el cierre de los TGR en Empalme, y de las rutas de pasajeros, permaneciendo solamente el transporte de mercancías, provocó un cambio notable en ambas ciudades. Por ejemplo, las principales fuentes de empleos en Empalme pasaron a ser las empresas maquiladoras de exportación, y en Nuevo Casas Grandes el sector servicios. Por lo que las ciudades y sus trabajadores enfrentaron un escenario inédito a mediados de los años 90, después de ocho décadas de permanencia del ferrocarril como una de las principales fuentes de empleo.

Los entrevistados A, B y C (Nuevo Casas Grandes) hacen notar la celeridad del proceso de privatización. Entrevistado A: “Me avisaron el 26 de noviembre de 1996 que ya no era costeable seguir operando la estación de Nuevo Casas Grandes. Mediante un escrito se notificó su cierre. Yo laboré 17 años en FNM” (A, 2015).

9 En Nuevo Casas Grandes, la estación del ferrocarril se convirtió en un centro de convenciones administrado por el municipio. En Empalme, la estación se encuentra parcialmente abierta para el transporte de mercancías, pero clausurada el área de transporte de pasajeros. En tanto, los TGR se encuentran abandonados y derruidos.

Por su parte, el entrevistado B señaló lo siguiente: “Aproximadamente con año y medio de anticipación se supo que pararían todas las actividades del tren en Nuevo Casas Grandes. Laboré 26 años en el taller mecánico en Nuevo Casas Grandes” (B, 2016).

En tanto que el entrevistado C, que aún se encontraba como trabajador en activo, se enteró de la siguiente manera: “En 1992 se nos dio el aviso de que pronto los ferrocarriles dejarían de operar, sin embargo, yo ya me había jubilado en 1987. Aunque creo que fue en 1997 cuando se finalizó por completo la operación del ferrocarril en Nuevo Casas Grandes” (C, 2015).

Para los trabajadores de Empalme¹⁰, previo a la privatización, concretamente en 1992, se puso en marcha un programa de recorte de personal con el objetivo de disminuir la plantilla laboral. Con nombre oficial de Programa de Retiro Voluntario, FNM ofrecía liquidar al trabajador que se acogiera al programa con base en su antigüedad, poniendo fin a la relación laboral, cancelando los derechos adquiridos en el Contrato Colectivo de Trabajo (CCT). Lo anterior ha desembocado en más de dieciocho mil demandas a nivel nacional por parte de trabajadores liquidados que buscan ser jubilados a través del organismo fiduciario de FNM¹¹.

Respecto a este punto, el entrevistado E (entró a laborar en 1955 y se jubiló en 1993) rememoró lo siguiente: “Llegaron los licenciados de la empresa, en la antigua estación del ferrocarril en Guaymas, y mandaban al personal que se encontraba, a través de los llamadores, que se presentará a la liquidación porque el ferrocarril ya se había acabado. En el módulo traían los cheques ya elaborados. Según supe, la indemnización venía al 60 % de lo que correspondía” (E, 2015).

En este tiempo, el entrevistado F se desempeñaba como representante del STFRM en la sección 8, por lo que junto a otros compañeros, a modo de protesta ante el inminente proceso de privatización, bloquearon las vías para impedir la circulación de pasajeros y mercancías. “Por protestar me encarcelaron durante 90 días. Me citó la PGR, aunque al final me absolvieron. Creo que en Empalme (que era el punto más importante de la sección 8) había como 3500, de un total de 5000 empleados; tan importante como Monterrey, Aguascalientes, San Luis Potosí, o el Valle de México (Pantaco)” (F, 2015).

¹⁰ Cabe decir que dicho programa no fue aplicado exclusivamente para Empalme, sino para todo FNM; sin embargo, debido a su gran platilla laboral, los Retiros Voluntarios fueron un precedente muy notable de como se gestaría el proceso de privatización en años posteriores.

¹¹ Para más información, véase: https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/23879

El entrevistado D señala que el STFRM a cargo de Víctor Flores Morales pudo haber hecho más para defenderlos y preservar los empleos: “Las protestas duraron como 32 días, pero al final el gobernador López Nogales negoció con Víctor Flores y se levantó la toma de las vías. Hubo hostigamiento y persecución. Además el sindicato fue blando; al menos se hubieran podido preservar los empleos de Empalme” (D, 2015).

Como se mencionó anteriormente, una gran cantidad de trabajadores que fueron liquidados de FNM han demandado por diversos conceptos en el caso de los empalmenses, destacan las siguientes: renta de casa (una retención realizada por la compañía como fondo para vivienda que no utilizaron buena parte de los empleados), fondo de ahorro, y la más socorrida por muchos de ellos, acceder a una jubilación con base en el CCT. Si bien algunas de ellas han procedido de manera favorable (principalmente las dos primeras), las resoluciones por jubilación se han estancado en las juntas de conciliación y arbitraje por casi dos décadas.

De esta manera, desde la redacción de la carta de intenciones para privatizar el ferrocarril en 1995, el proceso se culminó solamente tres años después, en 1998, transitando de un monopolio que había pertenecido al Estado mexicano por más de sesenta años, y que nació bajo la asociación pública privada ciento sesenta años antes, a un monopolio privado, concesionado a empresas de capital nacional y extranjero.

La evolución de la pobreza por ingresos en Nuevo Casas Grandes y Empalme, 1990-2010

En la década de los noventa, la pobreza alimentaria (personas con ingreso insuficiente para comprar la canasta básica alimentaria), tanto en Nuevo Casas Grandes como en Empalme, fue bastante parecida, puesto que registraron 14.1 y 14.4 %, respectivamente. Incluso, en términos poblacionales no existió gran diferencia en cuanto a la afectación, con 6,978 y 6,625 personas, respectivamente. En la década de los dos mil, ya es visible una reducción importante de la pobreza alimentaria en NCG, con 10.6 % y 5817 personas; en contraposición, Empalme registró un incremento moderado de .06 %, para alcanzar 15 % y 7507 personas. Para 2010, la reducción en dicho rubro es más moderada en Nuevo Casas Grandes (.02 %), para situarse en 10.4 % y 5783 personas; por su parte, Empalme exhibió esta vez un crecimiento más elevado de 2.2 %, para situarse en 17.2 % y 9324 personas.

El segundo nivel de análisis, la pobreza de capacidades (población con ingreso insuficiente para adquirir la canasta alimentaria básica y hacerles frente a los gastos de salud y educación) a inicios de los 90, se mostraba escasa diferencia entre ambos. Así, NCG contabilizó 22.1 % y 10,892 personas y Empalme 22.4 % y 10 300 personas. En la década sucesiva es visible una reducción del 4.8 % en NCG, cifrándose en 17.3 % y 9458 personas; sin embargo, Empalme presentó una incidencia continuista, al incrementarse .01 % (22.5 % total) y 11 258 personas. Para 2010, NCG experimentó un crecimiento residual de .01 % para alcanzar 17.4 % y 9720 personas; Empalme continuó con su tendencia alcista, en esta ocasión de 3.3 %, para establecerse en 25.8 % y 13 945 personas.

La pobreza patrimonial (población con ingreso insuficiente para hacerles frente a los gastos alimentarios, salud, educación, vestido, transporte y vivienda¹²) alcanzó a cerca de la mitad de la población de ambos municipios, 48.4 % para NCG y 49 % en Empalme, y 23 796 y 22 578 personas, respectivamente. En la década sucesiva, NCG redujo en 6.8 % dicha afectación, para un total de 41.6 % y 22,671 personas; Empalme también mostró una reducción más pequeña de 3 %, para posicionarse en 46 % y 23,036 personas. Finalmente, en la década posterior, la pobreza de patrimonio se incrementó para las dos ciudades, 2.7 % y 6.9 % situándose en 44.3 % y 24,462 personas, y 52.9 % y 28,659 personas (véase cuadro 1).

■ **Cuadro 1: Evolución de la pobreza por ingresos en Nuevo Casas Grandes y Empalme 1990, 2000 y 2010**

| Nuevo Casas Grandes | | | Empalme | |
|---------------------|------------|-----------|------------|-----------|
| Alimentaria | | | | |
| Año | Porcentaje | Población | Porcentaje | Población |
| 1990 | 14.1 | 6,978 | 14.4 | 6,625 |
| 2000 | 10.6 | 5,817 | 15.0 | 7,507 |
| 2010 | 10.4 | 5,783 | 17.2 | 9,324 |
| Capacidades | | | | |
| 1990 | 22.1 | 10,892 | 22.4 | 10,300 |
| 2000 | 17.3 | 9,458 | 22.5 | 11,258 |
| 2010 | 17.4 | 9,720 | 25.8 | 13,945 |

12 En este tipo de metodología “conglomerativa” generalmente la pobreza de patrimonio suele mostrar el nivel agregado de la pobreza, porque incorpora más satisfactores y necesidades de los hogares, los cuales se confrontan en relación a su costo con el ingreso total de las personas que habitan el hogar.

| Patrimonio | | | | |
|------------|------|--------|------|--------|
| 1990 | 48.4 | 23,796 | 49.0 | 22,578 |
| 2000 | 41.6 | 22,671 | 46.0 | 23,036 |
| 2010 | 44.3 | 24,642 | 52.9 | 28,659 |

Fuente: elaboración propia con base en CONEVAL y Censo General de Población y Vivienda, INEGI, 2010.

En síntesis, los niveles de pobreza en los municipios de estudio mostraron gran similitud, sobre todo al inicio de la década de los noventa. Sin embargo, al transcurrir las dos décadas posteriores, el impacto de la desaparición del ferrocarril parece ser mayor en Empalme que en Nuevo Casas Grandes, merced a la evolución de las variables en cuestión. Consideramos que la afectación pudo ser mayor por la magnitud de los Talleres Generales de Reparación de Empalme, los cuales tenían un calado mayor a las actividades de FNM en NCG. Por tanto, la sociedad empalmense (también conocido hasta la fecha como la ciudad rielera) se quedó sin el eje conductor de la economía y sociedad de las últimas ocho décadas.

La interrogante natural estriba en ¿cuáles actividades económicas sustituyeron al ferrocarril en las dos ciudades? O dicho de otra manera, ¿en qué sectores se emplea ahora la población de Nuevo Casas Grandes y Empalme?

Esa cuestión es posible responderla de manera parcial con base en los Censos Económicos del INEGI. Si bien persiste un vacío en la información estadística a escala municipal que permita describir y analizar los sectores económicos, sobre todo en la generación de ingresos. Al menos de manera orientativa podemos identificar la trayectoria de los sectores en función del número de establecimientos.

Especificando con detalle los valores, el comercio al por menor, sin lugar a dudas es la mayor actividad que impulsa la economía de las dos localidades. En segundo lugar se posicionan las industrias manufactureras (especialmente las maquiladoras en el caso de Empalme¹³). Por último, el comercio al por mayor y una diversa variedad de servicios (financieros, inmobiliario, profesionales, de salud, alojamiento, etc.) configuran la oferta de empleo de las dos ciudades (véase cuadro 2).

13 En la ciudad de Empalme se aloja un complejo industrial conocido como Maquiladoras Tetakawi, que agrupa a empresas manufactureras de exportación en ramos diversos, entre los que destacan: equipo médico, automotriz, y aeronáutica. En NCG, se alojan dos maquiladoras, ambas dedicadas al sector automotriz, Yazaki y LEAR.

Por lo que a partir de la desaparición del ferrocarril en las dos localidades, el comercio y los servicios tomaron la estafeta como los sectores con mayor presencia de unidades económicas, y las manufacturas con pocos establecimientos, pero conocidas por el alto número de empleados, aunque suelen ser ampliamente señaladas por los bajos salarios que perciben sus trabajadores¹⁴. No obstante, dos décadas después, con la información sobre la evolución de la pobreza y de las actividades económicas, se puede afirmar que las ciudades aún se encuentran en búsqueda de la actividad sustituta del ferrocarril.

■ **Cuadro 2: Unidades económicas formales en Nuevo Casas Grandes y Empalme, 1999, 2004 y 2014**

| ACTIVIDAD ECONÓMICA | 1999 | | 2004 | | 2009 | | 2014 | | VARIACIÓN ENTRE 1999 Y 2014* | |
|---|---------------------|---------|---------------------|---------|---------------------|---------|---------------------|---------|------------------------------|---------|
| | Nuevo Casas Grandes | Empalme | Nuevo Casas Grandes | Empalme | Nuevo Casas Grandes | Empalme | Nuevo Casas Grandes | Empalme | Nuevo Casas Grandes | Empalme |
| Agricultura, ganadería, aprovechamiento forestal, pesca y caza | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 46 | ND | ND |
| Industrias manufactureras | 232 | 106 | 173 | 127 | 227 | 201 | 214 | 0 | -7.75862 | -100 |
| Comercio al por mayor | 63 | 31 | 44 | 21 | 57 | 26 | 79 | 46 | 25.3968 | 48.3871 |
| Comercio al por menor | 828 | 630 | 909 | 610 | 986 | 659 | 1,033 | 671 | 24.7585 | 6.50794 |
| Transportes, correo y almacenamiento | 0 | 9 | 15 | 20 | 16 | 0 | 14 | 14 | ND | 55.5556 |
| Medios masivos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 4 | ND | ND |
| Servicios financieros y de seguros | 12 | 0 | 12 | | 25 | 15 | 27 | 14 | 125 | ND |
| Servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles y tangibles | 30 | 20 | 28 | 18 | 33 | 27 | 40 | 25 | 33.3333 | 25 |
| Servicios profesionales, científicos y técnicos | 51 | 12 | 60 | 11 | 74 | 17 | 72 | 16 | 41.1765 | 33.3333 |

14 En México hay toda una corriente de estudios sobre las maquiladoras y los bajos salarios. Para más véase: De la O y Quintero (2001) ; Reygadas (2002) y De la Garza (2006).

| ACTIVIDAD ECONÓMICA | 1999 | | 2004 | | 2009 | | 2014 | | VARIACIÓN ENTRE 1999 Y 2014* | |
|---|---------------------|---------|---------------------|---------|---------------------|---------|---------------------|---------|------------------------------|---------|
| | Nuevo Casas Grandes | Empalme | Nuevo Casas Grandes | Empalme | Nuevo Casas Grandes | Empalme | Nuevo Casas Grandes | Empalme | Nuevo Casas Grandes | Empalme |
| Servicios de apoyo a los negocios y manejo de desechos y servicios de remediación | 14 | 0 | 18 | 20 | 17 | 30 | 22 | 20 | 57.1429 | ND |
| Servicios educativos | 27 | 0 | 17 | 14 | 25 | 14 | 29 | 11 | 7.40741 | ND |
| Servicios de salud y de asistencia social | 60 | 0 | 69 | 37 | 106 | 45 | 128 | 46 | 113.333 | ND |
| Servicios de esparcimiento culturales, deportivos y otros servicios | 24 | 12 | 10 | 0 | 19 | 22 | 27 | 17 | 12.5 | 41.6667 |
| Servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas | 141 | N/D | 134 | 107 | 177 | 193 | 203 | 197 | 43.9716 | ND |
| Otros servicios excepto actividades del gobierno | 403 | 177 | 356 | 176 | 448 | 247 | 495 | 231 | 22.8288 | 30.5085 |
| Totales | 1885 | 997 | 1845 | 1140 | 2205 | 1496 | 2393 | 1,358 | 33.273 | 9.3973 |

Fuente: López Salazar y De la Torre, 2019. *Actualizado por el autor para 2014 con base en los Censos Económicos del INEGI.

Ejercicio empírico

La medición de forma multidimensional de la pobreza ha tomado en los últimos años la batuta como la aproximación más aceptada a nivel mundial (CONEVAL, 2011). En ese tenor, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en los albores del nuevo milenio desarrolló la metodología del Índice de Pobreza Humana con el objetivo de tener información comparable sobre su evolución en los países del mundo. Con base en cuatro indicadores: ingreso, vivienda, educación y salud, ponderados de manera equivalente, el IPH permite obtener un valor sobre el nivel de carestía de cada uno de los indicadores, así como un valor general de la pobreza (López Salazar y De La Torre, 2019).

Centrando la atención en el caso de estudio, la fuente de información primaria para realizar el ejercicio empírico es el último Censo General de Población y Vivienda elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI),

puesto que es la única por Área Geoestadística Básica (AGEB) existente en México. El AGEB es definido por el INEGI como extensión territorial que corresponde a la subdivisión de las áreas geoestadísticas municipales. Constituye la unidad básica del Marco Geoestadístico Nacional y, dependiendo de sus características, se clasifican en dos tipos: rural o urbana. En otras palabras, el AGEB constituye un área delimitada por casas, manzanas o colonias, unidas por calles, brechas, callejones y demás, utilizadas por INEGI en el levantamiento de información censal.

Profundizando a detalle sobre los cálculos del IPH, las variables se pueden observar en el siguiente cuadro.

■ **Cuadro 3: Variables que componen al IPH**

| | P1 | P2 | P3 | P4 |
|---|---|--|---|--|
| Variable Nominal | Ingreso | Educación | Servicios de vivienda | Salud |
| Definición del Censo General de Población y Vivienda (2010) | Población sin empleo (que tenga más de 15 días sin trabajar). | Población de 15 años y más con primaria incompleta. | Población que vive en hacinamiento y no cuenta con servicios de agua, drenaje o energía eléctrica. | Hijos nacidos vivos por cada mil partos. |
| Forma de cálculo | P1= Población sin empleo/ Población Económicamente activa | P2= Población de 15 años y más con primaria incompleta/ Población total de 15 años y más | P3= (1) - (Promedio de ocupantes de la vivienda* viviendas particulares que disponen de agua, drenaje y energía eléctrica)*100 Población total | P4=Promedio de hijos nacidos vivos |

Fuente: elaboración propia.

Valores obtenidos del ejercicio empírico y mapas de intensidad de pobreza humana

Los resultados se agruparon por estratos para identificar la intensidad de la pobreza humana en cada uno de los municipios de estudio. También se detalla el número de AGEBS de acuerdo con cada estrato, así como la población total que conforma dicha área. Lo anterior es útil porque permite visualizar el grado de afectación relativa y absoluta de la población en términos de la pobreza y de las carencias. Por ejemplo, en el estrato Muy alto, NCG ningún AGEB se ubicó en

dicha categoría, interpretándose esto como una señal positiva, mientras que en Empalme tres AGEBS con un total de 125 personas se ubicaron en el estrato más alto de pobreza humana.

En los demás se presentan algunas diferencias que cabe resaltar. Por ejemplo, aunque las dos ciudades aglutinan sus mayores niveles de pobreza humana en los estratos de Bajo y Medio, en Empalme, el grueso de la población (21,704) sufre bajos niveles de pobreza, y para Nuevo Casas Grandes, la concentración (29,794) se observa en el nivel medio (véase cuadro 4).

■ **Cuadro 4: Estratos, AGEBS y Población Total Nuevo Casas Grandes y Empalme, 2010**

| Estratos/Valor | NCG. AGEBS/ Pob. | Empalme AGEBS/Pob. |
|--------------------|---------------------|-----------------------|
| Muy alto/41 y más | 0/0 | 3/125 |
| Alto/31 y hasta 40 | 6/10,841 | 4/2,304 |
| Medio/21 hasta 30 | 26/29,794 | 14/14,491 |
| Bajo/ 11 hasta 20 | 10/14,903 | 20/21,704 |
| Muy bajo/ 0 a 10 | 8/15 | 2/3,890 |
| Población total | 55,553 | 42,514 |

Fuente: elaboración propia.

En función de la relativa similitud de la distribución de la pobreza con base en el análisis de los estratos, el índice de pobreza humana obtenido registró 24.06 % en NCG y, por su parte, Empalme 23.21 %. Es decir, en términos proporcionales, las ciudades comparten un grado de afectación de pobreza humana bastante igualitario. No obstante, es necesario matizar algunas cuestiones en función de los resultados particulares de los subíndices. La mayor carencia de NCG y Empalme y que impacta en mayor grado al IPH, es el elevado porcentaje de población de 15 años y más con primaria incompleta (P2) arrojando un valor 32.52 y 25.55, respectivamente. Los valores de los otros subíndices son similares, observándose una diferencia más acentuada en la población sin servicios básicos en el interior de la vivienda (P3) en Empalme: 14.56, en contraposición al 3.18 de NCG (véase cuadro 5).

■ Cuadro 5: Sub-indicadores e IPH

| IPH NCG - Empalme/Población | P1 | P2 | P3 | P4 |
|-----------------------------|-------|--------|-------|------|
| 24.06 | 5.12 | 32.52 | 3.18 | 2.1 |
| 23.21 | 7.32 | 25.55 | 14.56 | 2.4 |
| 13,366 | 2,844 | 18,065 | 1,766 | N/D* |
| 9,867 | 3,112 | 10,862 | 6,190 | N/D* |

Fuente: elaboración propia.

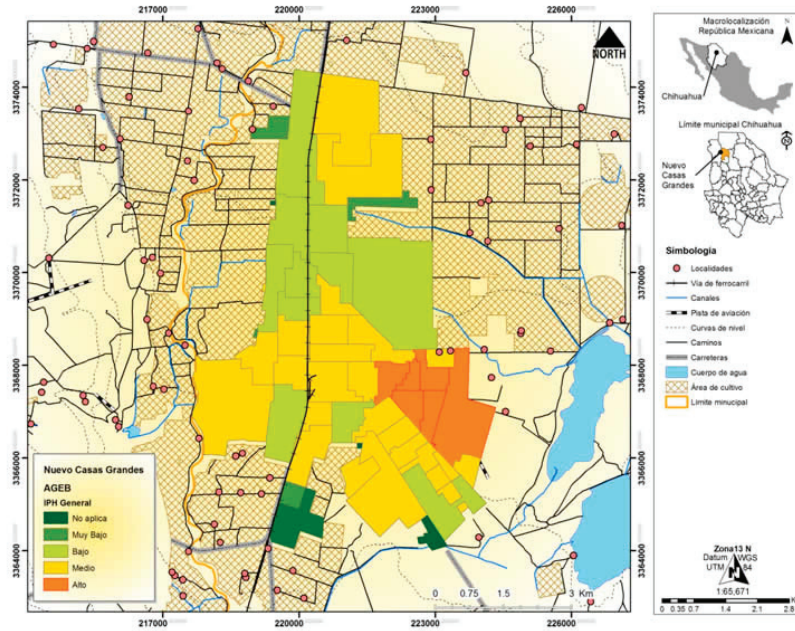
***Nota.** El promedio de hijos nacidos vivos mide el nivel de fecundidad de las mujeres de Manera agregada, pero no se establece en este caso un número total de partos.

Mapas de intensidad de la Pobreza Humana

Una de las virtudes y bondades del IPH radica en la posibilidad de generar información geoestadística muy útil para la identificación de un fenómeno como el de la pobreza. Creemos que una de las principales herramientas para combatir y aliviar problemas estructurales como el que nos ocupa es necesario, primeramente, ubicar su incidencia espacial, con la finalidad de observar los problemas comunes al territorio, y con base en ellos, diseñar trajes a la medida con la participación de los actores locales.

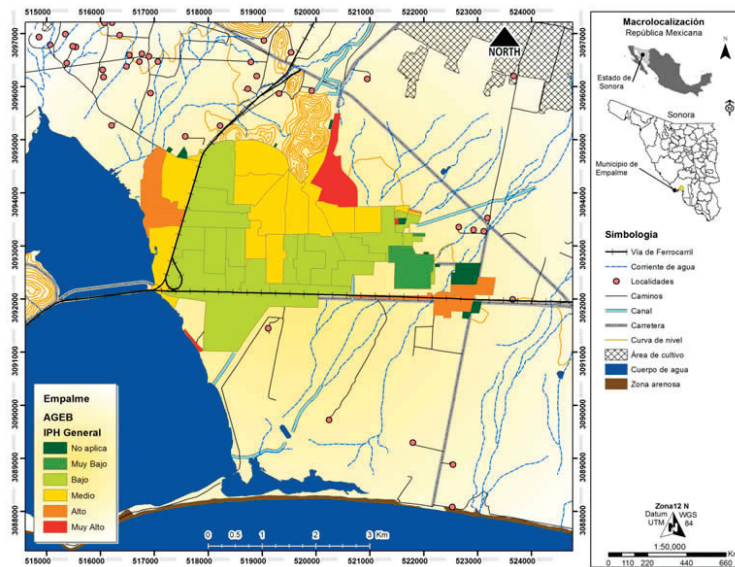
Por lo que, a través de la información cartográfica que proporciona INEGI, en concreto con los shapes, es posible trasponer la información de los estratos del IPH para ubicarlos espacialmente en los municipios analizados. Como puede observarse, NCG tiene seis AGEBS iluminados de color naranja, es decir, ubicados en el estrato de nivel Alto de pobreza humana, con una predominancia de Medio (color amarillo) y Bajo (color verde claro) (véase gráfico 1).

En el caso de Empalme, solo tres AGEBS alcanzan el nivel de Muy alto (iluminados en rojo), concentrándose la población entre Bajo (verde claro) y Medio (amarillo) (véase gráfico 2). Coincidentemente, los AGEBS con mayores niveles de pobreza humana, en ambos municipios, se alojan en zonas periféricas, señal de un desarrollo desigual a escala urbana. De este modo, es necesario reorientar los servicios urbanos y la cobertura educativa, así como las opciones de empleo, para que sean provistas para toda la población, independientemente de la ubicación espacial de sus viviendas.



Fuente: López Salazar y De la Torre (2019).

Figura 1.



Fuente: López Salazar y De la Torre (2019).

Figura 2.

Conclusiones

La actividad ferroviaria marcó un antes y después en México, impulsó la modernización del país, y fue una de las primeras actividades que se tomarían como ejemplo para la implementación del modelo de desarrollo Estado rector de la economía seguido desde 1937 hasta 1982. A la par que las vías y las maquinas del ferrocarril se expandían por el territorio nacional, cada vez más emergían localidades, pueblos y ciudades al amparo de esa actividad.

Nuevo Casas Grandes y Empalme no fueron la excepción de lo anterior, sino que representan, desde nuestro punto de vista, dos ejemplos lúcidos sobre la importancia del ferrocarril en el nacimiento, crecimiento y desarrollo de las dos ciudades. Como pudimos observar, la evolución de los niveles de pobreza y las actividades económicas sustitutas a raíz del achicamiento del ferrocarril (puesto que no desapareció del todo en Empalme) ha provocado una especie de pérdida de brújula en los municipios, y a dos décadas de dicho suceso aún parecen estar en búsqueda de la actividad que lo sustituya como motor económico y de cohesión social.

Cabe destacar que la información recabada en las entrevistas permitieron reconstruir con base en las opiniones de actores *in situ*, aspectos poco investigados como las cuestiones laborales en el interior de FNM. Por último, es necesario profundizar en la recolección de la visión de los extrabajadores; primeramente, porque representan historia viva de un proceso trascendental del México contemporáneo, y segundo, la dificultad de ubicar ex trabajadores que por cuestiones de edad (muchos de ellos son adultos mayores), migración o fallecimiento representan una limitante que se acrecentará con el paso del tiempo.

Referencias

- Acemoglu, D. y Robinson, J. A. (2012). *Por qué fracasan los países. Los orígenes del poder, la prosperidad y la pobreza*. España: Paidós.
- Arcudia, E., Torres, B. y Orta, S. (2018). La privatización de las empresas estatales en México 1982-2000. *Universitarios Potosinos*. Pp. 22-27.
- Bryan T. A. (2017). Political Power In Porfirio Diaz's Mexico: A Review and Commentary. *Historian* 38(4):648-668. doi: 10.1111/j.1540-6563.1976.tb00055.x
- Collado, M. D. (2016). Thomas Braniff y la construcción del ferrocarril. *Mirada Ferroviaria*, 26(5).
- De la Garza, E. (2006). *Reestructuración productiva, empresas y trabajadores en México*. México: Fondo de Cultura Económica/UAM-Iztapalapa.
- De la O, E. y Quintero, C. (Coords.) (2001). *Globalización, trabajo y maquilas: las nuevas y viejas fronteras en México*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en

Antropología Social/Fundación Friedrich Ebert/Centro Americano para la Solidaridad Sindical Internacional/Plaza y Valdés.

- González, J. D. (2018). El transporte ferroviario. H. Camara de Diputados, LVIII Legislatura. México: CESOP.
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política Social (2010). Resultados de pobreza en México 2010 a nivel nacional y por entidades federativas. México, D.F.
- Gil-Díaz, F. y Carstens, A. (1996). One Year of Solitude: Some Pilgrim Tales about Mexico's 1994-1995 Crisis. *American Economic Review, American Economic Association*, 86(2), 164-169.
- Griffith-Jones, S. (1996). La crisis del peso mexicano. *Revista de la CEPAL. Número, n.º 60*, 151-170. Santiago de Chile.
- Grunstein, A. (2008). *A un siglo de la consolidación: nueva evidencia documental sobre el nacimiento de los ferrocarriles nacionales de México*. C. N. Ferrocarrilero, Ed. México: Mirada Ferroviaria (06).
- INEGI (2010). Censo General de Población y Vivienda. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>.
- Juárez, P. (2014). Los ferrocarriles y el maderismo 1910-1913. *Mirada Ferroviaria*. Recuperado de: http://www.chihuahuaemexico.com/index.php?option=com_content&task=view&id=6139&Itemid=30
- López Ortiz, H. (2006). Ferrocarriles mexicanos: Del monopolio del Estado al oligopolio privado y extranjero. México: Jurídicas UNAM. En la Reforma del Estado en Blanco y Negro/ Agenda para la Reforma del Estado. Cámara de Diputados del Congreso de la Unión.
- López Salazar, R y De la Torre H. (2019). Impactos de la desaparición del ferrocarril en dos municipios del noroeste de México. *Estud. soc. Rev. aliment. contemp. desarrollo. reg.* [online], 29, 54, e19755. <http://dx.doi.org/10.24836/es.v29i54.755>.
- Márquez T. (2005). Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México. *Am. Lat. Hist. Econ*, 23.
- Mireles, A. L. (2005). Desarrollo regional y cultural del estado de Chihuahua. Archivo de la Biblioteca Municipal, Nuevo Casas Grandes.
- Programme, U. N. Human Development Report (1997). Estados Unidos: Oxford University Press.
- Reygadas, L. (2002). *Ensamblando culturas. Diversidad y conflicto en la globalización de la industria*. Barcelona: Gedisa.
- Staines Orozco, R. y Reyes A. (2011). *Vías verdes del Noroeste del Estado de Chihuahua, ruta: Ciudad Juárez - La junta*. México: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez,
- Valencia Islas, A. (2017). *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*. México: Secretaría de Cultura - El Colegio de México.
- Zamorano, E. (1984). *Historia del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico. Memoria del VIII Simposio de Historia y Antropología* (pp. 301-317). Universidad de Sonora, Departamento de Historia y Antropología.