

# El Transporte Ferroviario en México\*

EN 1962, esta rama de la actividad económica siguió resintiéndose pequeñas disminuciones como en los años anteriores. Las toneladas-kilómetro transportadas, disminuyeron de 14.0 miles de millones en 1960 a 13.5 miles de millones en 1961 y a 13.4 miles de millones en 1962 (véase Cuadro 1). Es decir que, en 3 años el volumen de carga disminuyó 4.3%.

Como resultado de los factores mencionados antes, los Ferrocarriles Nacionales de México, el Ferrocarril del Pacífico y el Chihuahua al Pacífico, sufrieron pérdidas de explotación por 458.7 millones; 85.9 millones y 16.1 millones respectivamente, o sea una pérdida total de 560.7 millones.

La mayor parte de las pérdidas conjuntas tanto de los Ferrocarriles Nacionales de México como del Ferrocarril del

Cuadro 1

## CARGA TRANSPORTADA POR FERROCARRIL

(Miles de toneladas y Tons./Km.)

Conceptos	1 9 6 0		1 9 6 1		1 9 6 2 (2)		Diferencia porcentual 1962/1961	
	Toneladas	Toneladas-kilómetro	Toneladas	Toneladas-kilómetro	Toneladas	Toneladas-kilómetro	Toneladas	Toneladas-kilómetro
<i>Sistema Nacional</i>	32 156.7	14 004 442.3	30 599.0	13 524 227.7	31 186.0	13 430 686.0	+ 1.9	- 0.6
Principales Sistemas Ferrocarriles Nacionales de México (1)	29 994.7	13 623 536.1	28 756.7	13 229 028.0	28 487.0	13 152 915.0	- 0.9	- 0.6
Ferrocarril del Pacífico	26 153.6	11 386 839.8	25 085.1	11 138 058.0	24 655.0	10 989 711.0	- 1.7	- 1.3
Ferrocarril Chihuahua-Pacífico	2 675.8	1 982 651.7	2 468.6	1 882 475.8	2 663.0	1 833 225.0	+ 7.9	- 2.6
Otros Ferrocarriles	1 165.3	254 088.6	1 023.0	208 494.2	1 169.0	323 979.0	+ 14.3	+ 55.4
	2 162.0	380 882.2	2 022.3	295 199.7	2 699.0	286 711.0	+ 33.5	- 2.9

(1) Incluye los datos relativos al Ferrocarril Mexicano.

(2) Cifras preliminares.

FUENTES: Estadística de Ferrocarriles y Tranvías, 1960.

Dirección General de Ferrocarriles en Operación, SCT.

Dirección General de Estadística, SIC.

Datos proporcionados directamente por las empresas.

Es evidente que la causa general de esta situación es la falta de dinamismo en el crecimiento de los últimos años, ya que los ferrocarriles, para competir con otros medios de transporte en condiciones favorables, requieren un crecimiento total de la carga superior a 3% anual, pues el desplazamiento a otros medios de transporte es de bastante consideración.

Las causas específicas que determinaron la situación de este período son:

a) Una disminución del volumen de importaciones y exportaciones transportadas por ferrocarril, ya que el incremento mayor en su volumen (1.1 millones de toneladas) correspondió a petróleo y sus derivados, que se transportan por mar y camión.

b) Una disminución en el volumen transportado de minerales.

c) La pérdida de carga desplazada hacia el autotransporte, sobre todo la carga de mayor densidad económica.

Los resultados financieros de las empresas se vieron afectados, además, por los efectos de las revisiones de los contratos colectivos de trabajo y por la disminución del número de pasajeros-kilómetro transportados, que pasó de 4.1 mil millones en 1960, a 4.3 mil millones en 1961 y a 3.8 mil millones en 1962, o sea una disminución de 7% en el período.

\* Tomado de la memoria 1962 de las oficinas técnicas y administrativas de la Junta de Gobierno de los Organismos y Empresas del Estado, de la Secretaría del Patrimonio Nacional, aparecida a principios de 1964.

Pacífico, S. A. de C. V., tienen su origen en el transporte de pasajeros y, en menor escala, en el transporte de mercancías. En efecto, en 1962 los dos ferrocarriles tuvieron un ingreso conjunto por transporte de personas de 159.7 millones de pesos y, en cambio, dicho servicio tuvo un costo total de 486.0 millones de pesos; por otra parte, para ambos ferrocarriles el transporte de mercancías significó un ingreso de 1,376.0 millones de pesos y, en cambio, dicho servicio tuvo un costo total de 1,458.0 millones de pesos. En los Ferrocarriles Nacionales de México, en 1962 el costo por pasajero-kilómetro transportado ascendió a \$0.13 y, por el mismo concepto, el ingreso correspondiente ascendió a \$0.04. En resumen, cada vez que se transporta más pasaje aumentan más que proporcionalmente las pérdidas de los ferrocarriles. Esta afirmación no es válida a los trenes rápidos, cuya eficiencia es creciente y revela que constituye la medida para corregir el desnivel entre el ingreso y el costo del servicio de transporte de pasajeros.

Esta situación plantea la necesidad urgente de reexaminar, con un criterio de conjunto, el problema de los transportes en México, porque a los 561 millones de pérdidas por explotación, deben agregarse los gastos de inversión que se otorgan a los ferrocarriles como subsidio y se contabilizan como aportación de capital. El problema, desde luego, no debe enfocarse sólo con un criterio de ahorro bancario; pero es cuestionable que el transporte de carga podría resistir un aumento de tarifas de hasta el 20% sin que esto represente un recargo en los costos de más del 2% y de 1 a 1½ en el precio de los artículos finales, bajo el supuesto de que todo el aumento se traslade al consumidor, cosa que puede no suceder en su totalidad, sobre todo en una situación de estancamiento (cuadro 2).

Cuadro 2

## RED FERROVIARIA NACIONAL

Empresas	1960 (1)	Por ciento	1961 (1)	Por ciento
	Kilómetros por vía	respecto al total	Kilómetros por vía	respecto al total
<b>T O T A L</b>	23 368	100.0	23 486	100.0
<i>Empresas Públicas</i>	23 048	98.6	23 166	98.7
1. Ferrocarriles Naciona- les de México	16 778	71.8	16 890	72.0
2. Ferrocarril del Pacífico	2 547	10.9	2 551	10.9
3. Ferrocarril Chihuahua al Pacífico	1 402	6.0	1 387	5.9
4. Ferrocarril del Sureste	795	3.4	808	3.4
5. Ferrocarriles Unidos de Yucatán	747	3.2	747	3.2
6. Ferrocarril Sonora-Ba- ja California	593	2.5	597	2.5
7. Ferrocarril Coahuila y Zacatecas (2)	186	0.8	186	0.8
<i>Empresas Privadas</i>	320	1.4	320	1.3
1. Ferrocarril Nacozari	134	0.6	134	0.5
2. Ferrocarril Tijuana- Tecate	77	0.3	77	0.3
3. Ferrocarril Mexicano del Pacífico	45	0.2	45	0.2
4. Ferrocarril Occidental de México	36	0.2	36	0.2
5. Ferrocarril Inter-Cali- fornia	28	0.1	28	0.1

(1) Incluye tanto las vías actualmente en explotación como las no explotadas.

(2) Se advierte que este Ferrocarril está actualmente intervenido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin que ello implique que sea propiedad del Estado.

FUENTE: Dirección General de Ferrocarriles en Operación, SCT.

La baja eficiencia de los ferrocarriles frente a otros medios de transporte los coloca en una situación desventajosa y, además, repercute desfavorablemente en los resultados de operación de las empresas ferroviarias. Asimismo, las tarifas reducidas y discriminatorias que tienen establecidas los ferrocarriles para el transporte de ciertos productos, aparte de que

significan y constituyen un privilegio para cierto número de actividades económicas, repercute desfavorablemente en los resultados de operación de las empresas y supone que el gobierno federal se vea obligado a otorgar crecientes subsidios tanto para la operación como para la rehabilitación y la conservación del sistema ferroviario.

Por otra parte, la estructura de costos refleja un desajuste fundamental en la operación del sistema, ya que en 1962 los salarios y los sueldos al personal de los Ferrocarriles Nacionales de México representaron el 79.2% de los ingresos de operación y el 65.4% de los gastos de operación.

Estos hechos, que reflejan una compleja situación operativa y administrativa que tiene como denominadores comunes deficiencias del servicio, tarifas reducidas y discriminatorias y crecientes subsidios para operación e inversión, deben ser motivo de atención creciente en vista de su natural consecuencia en la situación financiera y en los resultados de operación de las empresas ferroviarias.

Debería buscarse también, que exista un grado menor de competencia entre los distintos sistemas de transporte, ya que todos se originan en inversiones del estado y no tiene sentido que éste promueva una inversión en detrimento de otra; esto sin tomar en cuenta la delimitación de los campos de competencia económica de cada medio de transporte.

Las consideraciones anteriores son aplicables a los tres ferrocarriles citados, que, en conjunto, representan más del 90% de las operaciones ferroviarias del país, tanto por lo que se refiere al volumen de carga como al de pasajeros transportados (ver cuadros 1 y 3).

a) *Ferrocarriles Nacionales de México*. En 1962 sus ingresos de operación ascendieron a 1,331.8 millones de pesos, 17.6 millones de pesos menos que el año anterior; la composición de esos ingresos fue como sigue: por carga 1,116.6 millones, por pasaje 120.7 millones de pesos; y por expreso y otros conceptos 97.5 millones de pesos. (Cuadro 4). Los gastos de operación fueron de 1,617.0 millones de pesos, 48.6 millones más que el año anterior.

La pérdida de operación fue de 325.7 millones de pesos, superior en 67.9 millones (26.3%) a la registrada en 1961. La pérdida total de explotación, que incluye gastos ajenos, ascendió a 458.7 millones de pesos.

Las causas de este aumento en las pérdidas fueron la disminución del número de pasajeros-kilómetro transportados en 1962, 2,802.6 millones, contra 3,361.5 millones en 1961, un descenso en las toneladas-kilómetro transportadas, de 11,138.0 millones en 1961 a 10,989.7 millones en 1962 y los efectos de la revisión del contrato colectivo de trabajo, que entró en vigor en septiembre de 1962 (cuadros 1 y 3).

Cuadro 3

## PASAJEROS TRANSPORTADOS POR FERROCARRIL

(Miles de pasajeros y pasajeros/Km.)

Conceptos	1 9 6 0		1 9 6 1		1 9 6 2 (2)		Diferencia porcentual 1962/1961	
	Pasajeros	Pasajeros-kilómetro	Pasajeros	Pasajeros-kilómetro	Pasajeros	Pasajeros-kilómetro	Pasajeros	Pasajeros-kilómetro
<i>Sistema Nacional</i>	32 586.9	4 127 930.3	33 606.9	4 287 643.2	34 345.0	3 766 965.0	+ 2.2	— 12.1
Principales Sistemas	30 262.1	3 792 290.4	31 024.4	3 914 930.5	31 757.0	3 422 635.0	+ 2.4	— 12.6
Ferrocarriles Nacionales de México (1)	28 963.8	3 295 472.5	29 734.7	3 361 565.7	30 287.0	2 802 598.0	+ 1.9	— 16.6
Ferrocarril del Pacífico	924.0	462 120.3	1 000.5	520 237.2	1 126.0	563 630.0	+ 12.5	+ 8.3
Ferrocarril Chihuahua-Pacífico	304.3	34 700.6	289.2	33 127.6	344.0	56 407.0	+ 18.9	+ 70.3
Otros Ferrocarriles	2 324.8	335 639.9	2 582.5	372 712.7	2 588.0	344 330.0	+ 0.2	— 7.6

(1) Incluye los datos relativos al Ferrocarril Mexicano.

(2) Cifras preliminares.

FUENTES: Estadística de Ferrocarriles y Tranvías, 1960.

Dirección General de Ferrocarriles en Operación, SCT.

Dirección General de Estadística, SIC.

Datos proporcionados directamente por las empresas.

Las inversiones que esta empresa hizo en 1962 ascendieron a 824.8 millones de pesos, cifra superior en 104.8 millones a la correspondiente al año anterior. El financiamiento de las inversiones se hizo en 13.3% con recursos fiscales; en 27.4% con recursos propios; y con recursos ajenos el 59.3% (15.8% con recursos internos y 43.5% con recursos del exterior).

El activo total ascendió a 6,747.5 millones, 686.2 millones más que en 1961, correspondiendo el 89.6% al activo fijo, 7.4% a materiales y 3.0% al activo circulante. El incremento del activo fijo se debe básicamente a la política de rehabilitación de la empresa. El pasivo total ascendió a 2,262.4 millones de pesos, 82.2 millones más que en 1961.

El patrimonio de la empresa ascendió a 4,485 millones de pesos en 1962, 604 millones de pesos más que en 1961. El patrimonio total de la empresa representó el 66.5% del activo total, correspondiendo el 33.5% restante al pasivo.

b) *Ferrocarril del Pacífico*. En 1962 los ingresos del Ferrocarril del Pacífico fueron de 289.9 millones de pesos, 5.3 millones más que en 1961. Su composición fue como sigue: por carga 232.6 millones, por pasaje 39.2 millones y por expres y otros conceptos 18.1 millones de pesos (cuadro 4).

no federal acudió en auxilio de la empresa a través de subsidios.

El activo total en el ejercicio fue de 1,786 millones, superior en 88 millones de pesos al de 1961. El pasivo total disminuyó en 18 millones de pesos, pasando de 908 millones en 1961 a 890 millones en 1962.

La empresa continuó con sus planes de inversión para la rehabilitación del sistema. La inversión en 1962 fue de 137.1 millones de pesos, cifra superior en 65.4% a la del año anterior. El financiamiento de la misma se hizo en un 27.3% con recursos fiscales; en un 61.1% con recursos propios y en un 11.6% con recursos ajenos internos.

c) *Chihuahua-Pacífico*. En 1962, concluyeron las obras orientadas a terminar la red vial del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico. De esta manera, quedaron integradas las zonas Noroeste y Norte del país y, asimismo, se facilitó la comunicación entre una amplia zona de los estados de Chihuahua y Sinaloa que tiene grandes perspectivas económicas. Es conveniente insistir en la función de integración económica que desempeña el ferrocarril y, pese a que a corto plazo un nuevo ferrocarril no dispone de carga suficiente para su

Cuadro 4

SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL  
Ingresos de Operación

(Millones de pesos)

Concepto	1 9 6 0				1 9 6 1				1 9 6 2 (2)				Diferencia porcentual totales 1962/1961	
	Total	Fletes	Pasajes	Otros	Total	Fletes	Pasajes	Otros	Total	Fletes	Pasajes	Otros		
<i>Sistema Nacional</i>	1 853.3	1 513.6	175.2	164.5	1 784.6	1 446.0	181.3	157.3	1 779.8	1 443.3	188.2	148.3	—	0.3
Principales Sistemas	1 769.9	1 461.0	154.1	152.8	1 672.7	1 397.7	158.4	116.6	1 679.7	1 390.6	163.1	126.0	+	0.4
Ferrocarriles Nacionales de México	1 402.4	1 165.0	119.2	118.2	1 352.5	1 138.3	120.0	94.2	1 336.8	1 116.6	120.8	99.4	—	1.2
Ferrocarril del Pacífico	323.5	262.5	32.6	28.4	284.6	231.3	36.2	17.1	289.9	232.6	39.3	18.0	+	1.9
Ferrocarril Chihuahua-Pacífico	42.0	33.5	2.3	6.2	35.6	28.1	2.2	5.3	53.0	41.4	3.0	8.6	+	48.9
Otros Ferrocarriles	85.4	52.6	21.1	11.7	111.9	48.3	22.9	40.7	100.1	52.7	25.1	22.3	—	10.5

(1) Incluye los datos relativos al Ferrocarril Mexicano.

(2) Cifras preliminares.

FUENTES: Estadística de Ferrocarriles y Tranvías, 1960.

Dirección General de Ferrocarriles en Operación, SCT.

Dirección General de Estadística, SIC.

Datos proporcionados directamente por las empresas.

Durante 1962 hubo un aumento en el número de pasajeros-kilómetro, 563.6 en 1962 contra 520.2 millones en 1961; y una disminución en el número de toneladas-kilómetro, 1,833.2 millones en 1962 contra 1,882.4 millones en 1961; los ingresos por carga se mantuvieron estables, debido al transporte de productos de más alta densidad económica, ya que la empresa está sufriendo una pérdida sensible de carga barata hacia otros medios de transporte (cuadros 1 y 3).

Los gastos de operación en 1962 fueron de 344.8 millones, 20.6 millones de pesos más que en 1961. El principal incremento en el costo lo representaron los sueldos y salarios, que aumentaron de 173.0 millones de pesos en 1961, a 189.4 millones de pesos en 1962. La pérdida de operación pasó de 47.5 millones de pesos en 1961 a 61.4 millones de pesos en 1962.

La pérdida de explotación en el ejercicio ascendió a 85.9 millones de pesos. Como en años anteriores, el gobier-

operación económica, la ampliación de las actividades productivas de la zona que surge por la operación del ferrocarril, tiende a elevar el nivel de actividad económica, en vista de que es el medio de transporte más barato.

Con motivo de la terminación de las obras, en 1962 el movimiento de pasajeros y de carga registró un aumento muy importante en relación con el año precedente. El número de pasajeros-kilómetro transportados pasó de 33.1 millones en 1961 a 56.4 millones en 1962, lo que representa un incremento de 70.3%. Por lo que se refiere a las toneladas-kilómetro recorrido, también tuvieron una variación favorable de 208.4 millones en 1961 a 323.9 en 1962, o sea 55.4% más. Estas variaciones hicieron posible una elevación en los ingresos de operación, alcanzándose la cifra de 53.0 millones de pesos, lo que representó un ingreso superior al obtenido en 1961, de 48.9% (cuadros 1 y 3).