



JAUQUE MATE
SERGIO SARMIENTO
www.sergiosarmiento.com



Los ferrocarriles de carga avanzan más lento que los de pasajeros. No es viable ni rentable incorporar trenes de pasajeros a las vías de carga.

Jugar con trenecitos

"La confianza es ignorancia. Si te sientes arrogante, es porque hay algo que no conoces".

Eoin Colfer, Artemis Fowl

El Presidente debe haber tenido una infancia miserable... solo así se explica su insistencia de jugar con trenecitos. Lo que es divertido en un juego de infancia, sin embargo, puede ser un desastre si se convierte en política pública.

Este 17 de octubre López Obrador pidió a las empresas ferroviarias que revivan el servicio de pasajeros. "Es muy importante el regresar a los trenes de pasajeros... Estoy por terminar de hacer un memorándum para enviarlo a quienes tienen las concesiones de las vías férreas, a las empresas, informándoles que vamos a explorar la posibilidad de utilizar las vías férreas para trenes de pasajeros, las vías existentes". Si no aceptan, le encargaría el servicio a la Marina.

Revivir los trenes de pasajeros es una ocurrencia que solo puede tener alguien que nunca ha trabajado en una empresa productiva. Quien no conoce el negocio ferroviario piensa que es muy fácil operar estos trenes: basta con electrificar vías y construir carros de ferrocarril en Ciudad Sahagún, ¡tan simple como clavar un popote en el suelo para que brote petróleo! AMLO tiene la inocencia del niño que adora sus trenecitos, pero no entiende por qué los de pasaje-

ros desaparecieron desde hace décadas en nuestro país.

Casi todos los ferrocarriles de pasajeros del mundo pierden dinero porque no son competitivos frente al autotransporte carretero, aunque en países ricos, con gran densidad de población y vías férreas tendidas desde el siglo XIX, las pérdidas pueden ser cuando menos manejables. El ferrocarril de carga, en cambio, suele ser rentable debido a su capacidad para transportar grandes pesos.

El servicio de pasajeros de Ferrocarriles Nacionales "cerró cuando la gente ya se había bajado del tren", explicaba en 2000 el entonces director de la empresa, Ramiro Sosa, en una entrevista con Mireya Cuéllar de *La Jornada*. "Nunca ganó velocidad y no pudo competir con el autotransporte. Había grandes pérdidas; por cada peso que ingresaba, costaba 12 operarlo". En los años setenta todavía 30 millones de personas se transportaban en tren anualmente en México; en 1997, último año en que se ofreció el servicio, solo fueron 1.2 millones. La decisión fue de los pasajeros.

Las empresas de ferrocarril no están interesadas en regresar a un servicio con pérdidas ya que no pueden ofrecer ni los precios ni la flexibilidad de los autobuses. Los únicos dos recorridos que quedan, el Chepe, Chihuahua-Pacífico, y el Tequila Express en Jalisco, son turísticos y no realmente de pasajeros. Las ferroviarias prefieren concentrarse en el negocio de carga, en el que son competitivas y rentables.

A los políticos, sin embargo, les gusta jugar con trenes. Enrique Peña Nieto empezó a construir el interurbano México-Toluca, pero lo dejó inconcluso. También contrató la construcción de un México-Querétaro con la China Railway Construction Corporation, por casi 60 mil millones de pesos; pero cuando canceló el proyecto por el costo, ningún inversionista privado se interesó en rescatarlo. López Obrador está construyendo ahora el Tren Maya con un presupuesto de 156 mil millones de pesos, pero terminará costando 500 mil millones. No hay forma de que sea rentable.

La ocurrencia de incorporar trenes de pasajeros a las vías de carga solo se explica por ignorancia. Los ferrocarriles de carga avanzan a una velocidad menor y entorpecen un servicio de pasajeros. Los usuarios difícilmente aceptarán pagar más por un servicio más lento. Quizá esto sea difícil de entender para un político sin experiencia en el ramo. Por eso puedo recomendarle al Presidente, si realmente necesita jugar con trenes, unos maravillosos modelos a escala.

• FIDEICOMISOS

Los diputados aprobaron ya la extinción de 13 fideicomisos del Poder Judicial. La iniciativa ha pasado al Senado. Es un acto de venganza. Es falso que los fideicomisos cubran lujos de los ministros. El gobierno simplemente quiere castigar a la Corte por su independencia.