

40421
16



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
CAMPUS ARAGÓN**

**DESARROLLO HISTÓRICO Y PRIVATIZACIÓN DE LOS
FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO.
LA IMPORTANCIA DE LAS LÍNEAS PACIFICO-NORTE
Y NOROESTE; COMO UNA ALTERNATIVA DE DESARROLLO.**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES**

**PRESENTA:
AMPARO HERNÁNDEZ MONTES**

**DIRIGIDA POR:
LICENCIADA ESMERALDA NEGRETE VARGAS**

MÉXICO,

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

2002



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS Y DEDICATORIAS

Dedico este trabajo a mis padres Amparo y Fernando, por su apoyo moral, su amor y su comprensión. Por confiar siempre en mí, y por haberme dado la oportunidad de realizar una carrera universitaria.

A mis hermanos por su cariño y compañía durante todo este proceso, por compartir conmigo esta experiencia tan importante en mi vida.

Agradezco a todas aquellas personas que de alguna manera han estado a mi lado durante la realización de este trabajo.

A mis compañeros y amigos: Damián, Mayela, José Antonio, Enrique, Belém, Gustavo, Felipe, Kaori. Por brindarme su amistad y apoyarme en todo momento.

Muy en especial a mi mejor amiga Olga: gracias por tu amistad y tus consejos, gracias por todos los momentos felices que hemos vivido y por alentarme a seguir siempre adelante.

A Antonio por apoyarme en esta etapa de mi vida, por brindarme su confianza y su amor, por todas esas experiencias que hemos compartido con felicidad.

A mis maestros: por ser parte importante en mi formación profesional, por todos los conocimientos que me brindaron. A la profesora Esmeralda Negrete por aceptar asesorarme en este trabajo, por sus palabras siempre positivas y por enseñarme a valorar las oportunidades que me da la vida.

Finalmente quiero agradecer muy especialmente a la UMAN por darme la oportunidad de ser parte de ella y abrirme las puertas hacia el conocimiento. A la UPEL ARABONI por darme el espacio para poder hacer lo que me gusta.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

INDICE

INTRODUCCIÓN	4
CAPITULO 1	
LA RELEVANCIA DE LA PRIVATIZACION Y SU APLICACIÓN EN MÉXICO	
1.1 Conceptos de privatización	10
1.1.1. Estados Unidos	12
1.1.2. Gran Bretaña	12
1.1.3. México	13
1.2. Decisión del gobierno mexicano de privatizar	15
1.2.1. Factores externos que influyen en la decisión de privatizar	17
1.2.1.1. Organismos Internacionales	18
1.2.1.2. Bloques Económicos	20
1.2.1.3. La Globalización	22
1.2.2. Factores internos que influyen en la decisión de privatizar	23
1.3. Los Objetivos de la Privatización	24
1.3.1. Objetivos Económicos	24
1.3.2. Objetivos Financieros	26
1.3.3. Objetivos Políticos	27
1.3.4. La experiencia mexicana en privatizaciones	28

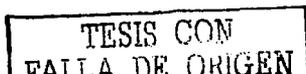
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1.4. Desarrollo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de México. Del surgimiento hasta la década de los setentas	30
1.4.1. La Construcción de los Ferrocarriles	30
1.4.2. Porfiriato	32
1.4.2.1. Plan Limantour	34
1.4.3. Formación de Ferrocarriles Nacionales de México	35
1.4.4. Los Ferrocarriles a partir de 1917	37
1.4.5. La Crisis Mundial de 1930	38
1.4.6. Nacionalización de los Ferrocarriles Nacionales de México	39
1.4.7. El papel social de los Ferrocarriles en la Segunda Guerra Mundial	40
1.4.8. La Rehabilitación de los Ferrocarriles	41

CAPITULO 2

PRIVATIZACION DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO

2.1. Situación de los Ferrocarriles Nacionales de México en el período presidencial del Lic. Miguel de la Madrid Hurtado	43
2.2. Reformas Estructurales en el sexenio del Presidente Lic. Carlos Salinas de Gortari	47
2.2.1. La importancia del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, en el marco de los Ferrocarriles.	51
2.3. Reestructuración del Ferrocarriles Nacionales de México en el Gobierno del Presidente Dr. Ernesto Zedillo Ponce de León	53
2.3.1. Marco Jurídico	54
2.3.1.1 Reforma al Artículo 28 Constitucional	55
2.3.1.2. Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario	56
2.3.1.3. Estrategia de reestructuración	58
2.3.1.4. Nueva División de Ferrocarriles	61



CAPITULO 3

PRIVATIZACION DE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO EN LAS LINEAS NOROESTE Y PACIFICO-NORTE

3.1. Inicio de la Privatización	63
3.1.1. Licitación y venta del Ferrocarril del Noreste	65
3.1.1.1 Resultados de la venta	67
3.1.2. Licitación y venta del Ferrocarril del Pacífico-Norte	69
3.1.2.1 Resultados de la venta	70
3.2. Importancia económica de las Líneas Pacífico- Norte y Noroeste	73
3.2.1. La modernización de la infraestructura	73
3.2.2. La integración de los sistemas y de las empresas en grandes consorcios	73
3.2.3. La diversificación de los servicios	73
3.2.4. La audacia comercial	73
CONCLUSIONES	76
BIBLIOGRAFÍA	79
	81
ANEXOS	91

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

INTRODUCCION

A principios de la década de los 80's comienza a darse un cambio en la ideología económica y política en el mundo. Se da una manifestación de nuevas ideas, surge una nueva corriente económica que revolucionaría al mundo conocida como "neoliberalismo"; que plantea, la libre competencia, la propiedad individual, la apertura comercial y un cambio en el papel del Estado como propietario y controlador de todos los sectores productivos del país. El neoliberalismo propone la reinversión industrial y financiera que apoye las actividades productivas con miras a la exportación, la liberación de mercados mediante la eliminación de trabas arancelarias proteccionismos productivos o de servicios limitándose a implantar una economía de mercado.

El desarrollo de todas estas ideas hizo que más tarde los países conformaran nuevas formas de organización económica, creando bloques regionales, organizaciones mundiales, elaborando Tratados Internacionales tales como: el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea (TLCUE), Organización Mundial de Comercio (OMC), el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial (BM), entre los más importantes.

No debemos olvidar que todo ello también fue consecuencia de otro de los fenómenos más importantes, que han contribuido a este cambio y fue la globalización de las economías. La globalización hizo a los países integrarse y adaptarse a la nueva tendencia, en la que debían crear nuevas formas de competencia, así como los medios económicos y políticos que los hicieran estar en igualdad de condiciones y oportunidades de desarrollo para todos.

La tendencia hacia la globalización, ha provocado muchos cambios en la ideología de los países, los que cada día se van adaptando a las nuevas políticas, de forma que van integrando a sus empresas a la nueva conformación económica, pero, ¿de que forma? utilizando los instrumentos que esta nueva ideología les propone.

Son muchos los medios a utilizar para integrarse a este proceso de cambio en las economías, pero podemos destacar que, el principal instrumento de estas nuevas políticas es la privatización; que se basa en la idea de la propiedad privada, y la administración por parte de particulares que se considera más eficiente que la estatal.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Debido a ello muchos gobiernos decidieron abrir sus economías, y dar mayor participación al sector privado. Comenzaron a privatizar sus empresas, algunas de ellas ya no redituaban al gobierno sus inversiones, y al venderlas las modernizaron y las integraron nuevamente al mercado.

Las reformas inician con un cambio en la legislación y en la manera de ser administradas. Se da paso libre a la empresa privada para que esta se encargara de manejar de manera más eficiente a la empresa.

El deseo de dinamizar sus economías, llevo a diferentes países a liberar una gran cantidad de sus empresas estatales para integrarlas al nuevo contexto mundial, empresas de telefonía, transporte, energéticas, comunicaciones, entre otras, algunos obtuvieron buenos resultados, y para otros la experiencia fue diferente.

- 7 La tendencia creciente hacia la globalización de las economías implica una fuerte competencia por los mercados tanto nacionales como internacionales, y podemos destacar que uno de los principales sectores que se han integrado a la cadena productiva con el propósito de abatir costos y tiempos de traslado han sido las comunicaciones y los transportes., el aéreo, marítimo y terrestre.

En esta investigación destacaremos al transporte ferroviario por considerarlo uno de los sistemas de transporte dignos de ser investigados por su importancia económica y por su capacidad para transportar grandes volúmenes de mercancías. A través de una breve reseña histórica conoceremos que el ferrocarril ha tenido siempre un papel decisivo en la economía de un país, aunque no siempre se le ha dado al importancia que merece.

Desde el surgimiento del ferrocarril a mediados XIX^o en Inglaterra, se construyeron las primeras locomotoras y vías férreas, este ha sido uno de los medios de transporte más importantes, debido a su capacidad de carga su bajo costo, y a que es capaz de recorrer grandes distancias, transportando todo tipo de materiales.

En el año de 1882 se da La Conferencia Internacional de Ferrocarriles, muchos años después de la creación de las locomotoras. En ella los gobiernos de muchos países discutían aún, la armonización de las diversas legislaciones en materia de transporte de mercancías, ya que circulaban por varias compañías y cada una contaba con diferentes legislaciones. La idea era determinar cuál sería la más la más conveniente para este medio.

* "En 1829, George Stephenson construiría la famosa "Rocket (cohete) , considerada como la precursora de las modernas locomotoras de vapor". Mattelart, Armand . La Comunicación Mundo. Historia de las Ideas y de las Estrategias. Pág 46

En 1887 en Estados Unidos se aprobó una iniciativa "*Interstate Commerce Act*" en la que se confiere completamente a la iniciativa privada el cuidado de establecer las líneas, y a la libre competencia de fijar los trazados. El objetivo principal fue reglamentar las redes ferroviarias. Así muchos países de Europa comenzaron a construir líneas, seguidos por América, Asia, Oceanía y África.-

Un siglo después en 1980 se comienza con un cambio en la forma de administración y legislación en materia de comunicaciones, se inicia un proceso de desreglamentación de las redes de comunicación (terrestre, aérea, ferroviaria, telecomunicaciones) lo que llevaría a la economía a mundializarse.

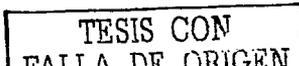
En México, este proceso tardo varios años, se comenzó con una apertura parcial, privatizando primero las empresas más pequeñas, pero ya en 1990, este proceso se aceleró. Se hicieron modificaciones al marco jurídico de los sectores para poder venderlos. El objetivo principal de todas estas reformas fue, modernizar a las empresas y desarrollarlas dentro de la actividad económica del país y contribuir a un desarrollo no solo regional sino nacional.

Dentro de todas las privatizaciones que ha llevado a cabo el gobierno mexicano en la última década, una de las más importantes ha sido la de los Ferrocarriles Nacionales de México. Se hace una conciencia de la importancia de el sector ferroviario, como uno de los medios de comunicación más importantes.

A lo largo de esta investigación veremos cual ha sido en México el gran problema, de los ferrocarriles analizaremos si ha sido su mal manejo para la construcción y mantenimiento de infraestructura, así como la mala planeación en la distribución de las líneas, no se ha hecho un estudio geográfico en que se construyeran solo líneas donde existen centros de importantes de producción y hacia donde serán dirigidos; así también los principales productos que podemos transportar, y , por su puesto su mala administración.

A través de los años, los diferentes gobiernos intentaron dar un empuje a los ferrocarriles buscando todo tipo de financiamientos para llegar a tener una red ferroviaria importante. Digamos que el problema, fue la forma en que buscaban y se lograban estos financiamientos. Los logros que se llegaron a tener, siempre acarrearban desastrosas consecuencias. Durante muchos años, la historia continuo repitiéndose, una y otra vez, y los ferrocarriles nunca lograban un desarrollo integral, debido a lo costoso de la infraestructura y el gobierno no podía seguirlo financiando.

* "la mayoría de líneas habían sido construidas con fines más estratégicos que económicos, para acortar el tiempo de transporte de tropas". Ibid .pág . 47



Con el cambio ideológico que se dio en la aplicación de las políticas económicas; la privatización fue la mejor alternativa que el gobierno escogió, para convertir a los ferrocarriles en un sector productivo y desarrollarlo dentro de la economía del país.

El objetivo principal fue la modernización de la infraestructura, los trenes y las vías para que pudieran dar un mejor servicio y competir con los trenes americanos y canadienses.

El objetivo de esta tesis es estudiar, revisar y analizar, el papel que juega el sector ferroviario en la economía, como se llevó a cabo su liberalización, cuáles fueron las técnicas que el gobierno utilizó para su privatización y que resultados se obtuvieron, cuáles son los principales productos que se transportan por medio del ferrocarril, que ventajas ofrece este transporte en tiempos y seguridad.

Así como conocer el porqué se ha considerado la privatización de los ferrocarriles una alternativa de desarrollo.

En el capítulo uno, se hace un estudio sobre lo que es la privatización, conceptos, la interpretación algunos países que han privatizado, los factores que influyen en la decisión de un gobierno de privatizar, los objetivos económicos, políticos, y financieros que se persiguen al privatizar. En esta parte se resaltan las teorías en las que se basa principalmente este trabajo, con las que se pretende fundamentar el origen de este fenómeno, y destacar la importancia de un sector económico tan importante como es el sector transportes, específicamente el ferrocarril. Se hace una descripción del desarrollo histórico de los ferrocarriles y los problemas que ha enfrentado durante toda su historia.

Hacemos una comparación de la experiencia de otros países en privatizaciones con el objetivo de analizar que tan conveniente ha sido para México. Resaltamos la experiencia mexicana en materia de privatizaciones, de los diversos sectores económicos, durante los últimos años.

El capítulo dos, nos enfocamos en un análisis de la situación del ferrocarril a partir del sexenio del presidente Miguel de la Madrid, ya que en esta época fue el inicio del cambio ideológico en la aplicación de políticas económicas.

Más adelante se hace un análisis de los siguientes sexenios, del Lic. Carlos Salinas de Gortari con el cual se dio el cambio estructural en la economía mexicana y se sentaron las bases para lo después llevar a la privatización de los ferrocarriles, sin dejar a un lado la importancia del TLC, como uno de los principales factores influyentes en esta.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En la última parte de este capítulo revisaremos la situación del ferrocarril en la presidencia del Dr. Ernesto Zedillo, que se ha considerado la parte medular del proceso de privatización del ferrocarril. Se describen las etapas que se llevaron a cabo en el proceso de privatización, en el cual se intenta destacar cuales fueron las técnicas que el gobierno utilizó, en que situación quedan los ferrocarriles y como quedan conformados.

En el capítulo tres hacemos una revisión de los pasos que se llevaron a cabo en la privatización de los ferrocarriles, la naturaleza de las empresas compradoras, y mencionamos algunos de los resultados que se obtuvieron con la venta y algunos de los avances que se han logrado a la fecha. Hacemos una descripción de las zonas que recorrería cada línea concesionada, cuales son los principales productos que se distribuyen y transportan hacia donde son dirigidos y que beneficios trae a esas zonas. Resaltamos las condiciones en que se encuentran los ferrocarriles para cumplir su función.

Por último resaltamos la importancia que tienen los ferrocarriles en la economía mexicana, y el papel que juegan en un marco de competencia internacional con nuestros vecinos del norte. Así se resaltan las ventajas y desventajas de esta privatización, ¿qué tan beneficiosa ha sido esta venta para México? En que posición queda ante un Tratado de Libre Comercio, y se describen cifras que nos muestran los avances y beneficios reales de esta privatización.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO I

**LA RELEVANCIA DE LA PRIVATIZACION
Y SU APLICACIÓN EN MEXICO**

TESIS CON
FALLA DE URGEN

LA RELEVANCIA DE LA PRIVATIZACION, Y SU APLICACION EN MÉXICO

A principios de los años 80 se inicia en el ámbito mundial un proceso de cambio en la ideología económica y política. Es importante conocer el origen de este cambio, cómo surge, qué fue lo que hizo que los países cambiaran sus filosofías.

Con la crisis económica de 1929 se dio un derrumbe teórico y práctico del modelo liberal económico.¹

El planteamiento del liberalismo, que supone una sociedad de mercado integrado por individuos libres e iguales, fue puesto en entredicho; pues no fue capaz de regularse y dirigirse eficazmente.

Por ello, en ese momento se desarrolla y consolida el intervencionismo estatal en la vida económica. Surge el llamado Estado de bienestar. Se establece un nuevo orden y forma de administración de la sociedad. El Estado funge como regulador de la producción, distribución y consumo de bienes y servicios como soporte del desarrollo y fortalecimiento de un país.

Para cumplir con esta función, el Estado comenzó a crear empresas que regularan todas sus actividades económicas, presentando un crecimiento desordenado de empresas paraestatales, originando un gasto público muy elevado y la situación financiera comenzó a agravarse. Aunado a esto existía una política de mantener precios bajos de los organismos respecto del costo de sus operaciones, lo que generó numerosos subsidios, presentando un nulo ahorro y una mínima inversión, y en consecuencia una descapitalización creciente.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

¹ Se da una crisis en el sistema ideal clásico. Se extendió por el mundo entero e hizo ver claramente que los mecanismos espontáneos no bastaban para reactivar y sanear la actividad económica, y trajo consigo, que ésta se convirtiese en una de las nuevas responsabilidades de los poderes públicos, tendencia apoyada por una evolución de la teoría económica. Enciclopedia metódica LAROUSSE. Tomo 4, Economía pag. 1087

Para la década de los 80 los gobiernos se dieron cuenta de que las políticas económicas vigentes hasta ese momento, ya no funcionaban y tenían que cambiarse. Era necesario adoptar nuevas estrategias políticas y económicas más eficaces que se adaptaran a las nuevas tendencias mundiales. Es precisamente cuando surge una nueva política que recorrió el mundo conocida como "neoliberalismo"² llevando como principal instrumento la "privatización".

El enfoque neoliberal tiene como denominador común al mercado; donde es de vital importancia la propiedad privada. Según los partidarios de esta teoría la privatización es condición básica y necesaria para el libre accionar de los particulares en donde el crecimiento de la economía se centra en el desarrollo de estos, en conjunción con una política basada en la disminución de la injerencia estatal en la economía, en las regulaciones y los controles que tiene el gobierno sobre estos, y así, promover la libre competencia en el mercado nacional e internacional.

La privatización ha sido vista como la solución a los problemas económicos y financieros que aquejaban a los países, - principalmente a los de América Latina - se crea una gran confianza en las fuerzas de mercado para impulsar el desarrollo económico de los países.

El proceso privatizador fue iniciado en Europa, específicamente, en Gran Bretaña, considerado el pionero de éste movimiento. El gobierno de Gran Bretaña comandado en esa época por la Sra. Margaret Thatcher decidió iniciar la privatización de muchas de sus empresas, con el fin de reducir la injerencia estatal y aumentar la empresa y propiedad privadas.

Algunas de las empresas privatizadas en Gran Bretaña fueron: British Telecom, British Gas, British Airways entre otras. Siguió a éste, Francia que privatizó sus empresas tales como: Saint-Gorbaín - empresa textil y Paribas que era un banco; Italia privatizó una compañía aérea "Alitalia"; Japón: Japan Airlines, Nippon Telegraph and Telephone; Malasia empresas aéreas, telefónicas y ferroviarias; Argentina, Singapur, México y Brasil entre muchos otros. Todos ellos han compartido la experiencia de la privatización de sus industrias estatales: transportes, comunicaciones, energía y siderurgia; cada uno con sus diferentes objetivos y resultados de acuerdo con sus sistemas jurídicos, políticos y económicos.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

² Anaya, Gerardo. Neoliberalismo. Análisis de la realidad Mexicana. Universidad Iberoamericana. Centro de Investigación Universitaria. Págs. 11-14.

1.1 CONCEPTOS DE PRIVATIZACION

Se ha hablado del surgimiento del fenómeno de la privatización considerado el más relevante de las últimas dos décadas, y que ha sido visto como la solución a los problemas económicos y financieros de los países. Pero, ¿qué significa privatizar? Este término es bastante impreciso, y aún no halla una definición aceptada universalmente. Se dice que una de las principales fuentes de confusión en éste concepto, proviene de que no es lo mismo privatización en Estados Unidos, que en el resto del mundo³. Esto quiere decir, que cada país concibe, adopta y aplica de diferente forma la privatización, de acuerdo a su situación y necesidad económica de llevarla a cabo.

1.1.1. ESTADOS UNIDOS

Podemos mencionar que en Estados Unidos privatizar significa: " transferir a manos privadas la dotación de servicios, que siguen siendo responsabilidad del gobierno, y que este sigue financiando⁴. De hecho el significado que tiene la privatización en Estados Unidos es muy diferente a la mayoría del resto de los países del mundo, mientras que, para la mayoría significa cortar nexos gubernamentales con diversos sectores de la economía comercial, para Estados Unidos significa " reclutar energías privadas, para mejorar el funcionamiento de tareas que, en cierto sentido, seguirán siendo públicas"⁵. Estados Unidos nunca podría haber igualado a otros países en la venta de empresas estatales, ya que nunca poseyó la cantidad de empresas estatales como en otros países, pues la mayoría de empresas que tenía Estados Unidos eran mayoritariamente privadas, por ejemplo, la empresa de telecomunicaciones y la de transporte ferroviario.

1.1.2. GRAN BRETAÑA

En Gran Bretaña la privatización fue utilizada como un " mecanismo para reducir el número de empresas estatales"⁶ y la injerencia del gobierno en la actividad económica; fue el medio para elevar la eficiencia, reducir el gasto superfluo y desatar fuerzas y recursos empresariales que habían sido socavados por décadas, de propiedad gubernamental.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

³ Donahue, Jonh. La decisión de Privatizar. Pag 17

⁴ Ted Kolderie, "The two different Concepts of Privatization", Public Administration Review, 1986 (46), p.28

⁵ Donahue, Jonh, op. Cit., p. 22

⁶ Cervantes, Laing Rodrigo. Privatización de Ferrocarriles. Colmex. 1997. p 7

Para el gobierno Británico como para casi la mayoría de los países del resto del mundo, la privatización ha significado: "la transferencia de empresas públicas del gobierno, a los particulares" ⁷.

1.1.3. MÉXICO

En México la privatización no ha tenido un significado muy distinto a de los demás países, ha sido interpretada como " la transferencia de la propiedad o el control del sector público, al sector privado" ⁸.

Se dio una redefinición del papel del estado como regulador de la economía, responsable de que las leyes se cumplan, y el que garantice la defensa colectiva y la soberanía nacional⁹.

Con lo anterior podemos decir que, los conceptos de privatización en cada país, si bien coinciden con los demás, son muy distintos en su aplicación y resultados. Se puede hablar de diferencias conceptuales de países industrializados y países en vías de desarrollo. Dentro de éstas diferencias encontramos que en los países industrializados la privatización generalmente se lleva a cabo a través de del desposeimiento de actividades económicas del gobierno, es decir, por medio de la venta de acciones. La privatización en estos países se da como un intento para vigorizar a una empresa deficientemente administrativa, que tal vez es grande y desempeña un papel importante en la economía.

En los países en vías de desarrollo, muchas veces la privatización se efectúa para deshacerse de una empresa perdedora que continua consumiendo el presupuesto y los recursos de crédito de país.

Otra diferencia es que en los países industrializados una vez tomada la decisión de privatizar los puntos claves son: localizar el comprador o a los banqueros de inversión adecuados para llevar a cabo la decisión.

En los países subdesarrollados el punto crucial no es de que forma habrá de realizarse la privatización, sino quién o quienes comprarán la empresa. Típicamente, los mercados de capital son insuficientes y el número de compradores potenciales es pequeño.

Los ambientes políticos económicos prevalectentes en los países también son diferentes, mientras en los países industrializados la empresa privatizada

⁷ Leroy, Jones, Pankaj Tandam & Ingo Vogelsang, Selling Public Enterprise. A Cost-Benefit Methodology, Cambridge (MA). The MIT Press, 1990.

⁸ Pombo y Abogados. Teoría y Práctica de las Privatizaciones. p. 7

⁹ Ibid; pp. 4 - 7

encuentra un ambiente para desarrollarse, en los países en vías de desarrollo la situación económica es muy difícil e impide el buen desarrollo de la empresa.

De una u otra forma, todos los gobiernos vieron a la privatización como un medio para sanear las finanzas públicas, y como un mecanismo para atraer y elevar los niveles de inversión privada en sus respectivas economías.

1.2 DECISION DEL GOBIERNO MEXICANO DE PRIVATIZAR

El proceso de privatización, resulta muy complejo, en el que es necesario tomar en cuenta varios aspectos fundamentales. Existen un sinnúmero de factores que influyen para que el gobierno decida llevar a cabo un proceso de privatización.

Debido a las transformaciones económicas mundiales, el gobierno mexicano, tuvo que cambiar sus políticas y estrategias económicas, así como la forma de operación de las empresas estatales. Estos cambios también obedecen a la necesidad del país de reducir la deuda pública, la ineficiencia operativa de las empresas; y a una reconsideración del papel del Estado como productor de bienes y servicios.

Existen varios factores influyentes en la decisión de privatizar y podemos calificarlos como externos e internos y que se desglosarán en los siguientes apartados de esta investigación.

De manera general se puede decir que dentro de los factores externos que influyen en la decisión de privatizar, está la presión por parte de los organismos financieros internacionales, la creación de bloques económicos regionales internacionales y la globalización.

Dentro de los factores internos se puede hablar de las presiones internas que favorecen a la privatización y que son: pragmática, ideológica, comercial y populista* .

- ❖ **Prágmatica:** Defiende la idea de que la privatización lleva a un mejor gobierno, ya que habrá mayor eficiencia.
- ❖ **Ideológico:** Una menor participación del gobierno y más control por parte de la iniciativa privada.
- ❖ **Comercial:** Aumento de transacciones. Mediante un mayor gasto gubernamental redirigido hacia ellos .
- ❖ **Populista:** lograr una mejor sociedad, otorgando más poder al pueblo para satisfacer sus necesidades comunes y limitar a las grandes burocracias públicas y privadas.

(veáse cuadro)

* E.S. Savas. Privatización: La Clave para un Gobierno Mejor. Pp.19-30

Fuerzas a favor de la privatización

Fuerza	Objetivo	Razonamiento -
Pragmática	Mejor gobierno	Una privatización prudente lleva a servicios públicos más eficientes.
Ideológica	Gobierno limitado	El gobierno es demasiado grande, poderoso e invasivo en la vida de la gente constituye un peligro para la democracia, sus decisiones son políticas de modo que no son confiables que las del mercado libre.
Comercial	Más transacciones	El gasto gubernamental forma parte importante de la economía, una mayor cantidad del mismo puede y debe dirigirse a firmas privadas. El sector privado puede hacer mejor uso de las empresas y bienes estatales.
Populista	Mejor sociedad	Mejor sociedad el pueblo debe tener más opciones en los servicios públicos. Debe tener el poder de definir y afrontar sus necesidades comunes y construir un sentido comunitario basado en la familia, el vecindario, la iglesia y las asociaciones étnicas y voluntarias y menos en estructuras burocráticas distantes.

Fuente: B.S. Savas "privatización : La Clave para un Mejor Gobierno"
Gernika, México, 1989.

1.2.2. Factores externos que influyen en la decisión de privatizar

Como se dijo anteriormente , la privatización es proceso muy complicado y para llegar a él se requiere de todo un cambio ideológico, y administrativo por parte del gobierno. Hay factores que empujan hacia una reconsideración de la forma de administración estatal.

En la actualidad, todos los países van caminando hacia una nueva conformación económica, en la existe una mayor integración, debido a ello todos deben contar con sistemas similares para poder competir y así dinamizar sus economías. Por este motivo no se puede aislar de las políticas mundiales de las que todos son parte primordial.

La privatización es una de estas políticas que muchos países han adoptado como una alternativa de desarrollo para sus sectores económicos y los países que aún no la han adoptado han sido empujados por otros a hacerlo.

Existen muchos aspectos fundamentales en la decisión de privatizar. La incidencia de los organismos financieros internacionales, la tendencia actual a la formación de bloques económicos regionales internacionales, así como la inevitable globalización.

La modificación contemporánea de las políticas económicas y los programas de desarrollo para los países subdesarrollados son también importantes factores que impulsan la decisión de privatizar.

A continuación describiremos a cada uno de estos factores que son tan fundamentales para la decisión de privatizar, resaltaremos la importancia de cada uno de ellos y porque son considerados tan importantes, la función que cada uno de ellos desarrolla en el contexto internacional y afecta directamente a México.

1.2.1.1. Organismos financieros internacionales

Los organismos financieros internacionales promotores de la privatización son el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM.) El FMI y el BM comienzan a operar al finalizar la segunda guerra mundial como respuesta a la crisis económica de la posguerra. Fundada junto con el Banco Mundial tras la Conferencia de Bretton Woods en 1944. Fueron creadas por medio de cartas constitutivas independientes suscritas como tratados internacionales¹⁰, en los que ejercen votos ponderados, los representantes de los gobiernos en sus juntas directivas. Estos emprendieron sus propios programas de cooperación técnica, primero, en los ordenes de la administración financiera, monetaria y fiscal, y más tarde en materia de política monetaria y financiera y una enorme diversidad de campos¹¹.

El FMI es el organismo técnico internacional para impartir asistencia técnica en las áreas de su competencia aparte de apoyos crediticios a corto y mediano plazo.

El BM, otorga préstamos a largo plazo para proyectos concretos o programas sectoriales y generales de desarrollo¹². Tiene establecida una filial para promover la inversión privada internacional, la *Corporación Financiera Internacional (CFI)*.

Para el caso de América Latina la filial es el *Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo (BIRD)*.

La función del Banco Mundial es crear el compromiso a la privatización, mediante el diálogo con los gobiernos a nivel político¹³. El papel de la CFI es a nivel transacción, movilizar fondos para los programas esenciales de inversión después de la venta de una empresa en circunstancias difíciles¹⁴.

El Banco Mundial y el FMI son los principales promotores de la privatización y tienen una gran influencia sobre los países, y principalmente los subdesarrollados- entre ellos México- y son los que más recursos financieros obtienen de estos organismos.

¹⁰ L. Urquidí Víctor. Cooperación Internacional. Pp. 37-38

¹¹ Ibid., p. 38

¹² Ibid., p. 38

¹³ Banco Mundial. Privatización, Principios y Práctica. Serie experiencias de la CFI. Washington 1995

¹⁴ En México la CFI cooperó con préstamos para un proyecto de carretera, una terminal de almacenaje de líquidos en el puerto de Altamira y en el ejercicio de derechos de participación en una emisión de GOTM, en los años de 1992, 1993, 1995 respectivamente.

" Éstos organismos, influyen para favorecer la adopción de una visión económica particular. En las negociaciones con los Estados, estos organismos poseen suficiente fuerza para imponer sus decisiones, debido al poder que representa su capacidad de aprobar la actuación de los países a fin de que estos puedan recibir las inversiones que necesitan"¹⁵

Estos Organismos están compuestos por varios países, "los cuales aportan cuotas, y quien aporta mayor cantidad de capital tiene mayoría de votos, y por lo tanto, más representantes en sus órganos administrativos"¹⁶. Entre ellos tenemos a Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Alemania y Japón, principales naciones que tienen una enorme presencia económica internacional, tienen influencia decisiva en las políticas que convienen al FMI, han adoptado las políticas neoliberales y con la privatización como instrumento de éste, con resultados muy positivos.

En el FMI y el BM, la voz de los países en desarrollo tiene poco peso, y su voto tampoco es tomado en cuenta, de hecho las decisiones son tomadas por los representantes de los países donantes, principalmente Estados Unidos.

El hecho es que los préstamos que otorgan estos organismos a los países, tienen que ser pagados, en el caso de México, éste no puede dejar de cumplir con las disposiciones de estos organismos, aceptando las condiciones que le impongan, ya que ha recibido durante años una gran cantidad de préstamos.

¹⁵ Ngairé, Woods, "Economic Ideas and The International Relations: Beyond Rational Neglect", International Studies Quarterly, 1995 (39) p. 169

¹⁶ González, Camacho Jesús. La privatización como instrumento del Neoliberalismo. UNAM. FCPyS. México 1996. p. 72

1.2.1.2. BLOQUES ECONOMICOS

En 1982, estalla la crisis económica, junto con la caída de los precios internacionales del petróleo. Para enfrentar este problema se recurre a un ajuste estructural con que se esperaba obtener: un saneamiento de las finanzas públicas; una reestructuración del sector paraestatal y la disminución de la protección comercial.

Se requirió de fomentar las exportaciones no petroleras, incrementar y diversificar los mercados, disminuir gravámenes a la importación, aumentar y consolidar la inversión extranjera directa.

Es en este momento en que se cambian las estrategias económicas, y México se ve en la necesidad de participar más activamente en la economía mundial e ingresar a los nuevos bloques económicos internacionales.

En el segundo lustro de los años ochenta los mercados internacionales se transformaron al consolidarse los bloques comerciales, y bajo este esquema México ingresa al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) en 1986, sobre la base del ajuste estructural puesto en marcha, y de las políticas económicas impuestas por los organismos financieros internacionales.

La Ronda de Uruguay en 1986, (GATT), destacó la nueva forma de acceso a los mercados. Fue una nueva estrategia de desarrollo basado en los beneficios económicos generados por el comercio internacional. Las estrategias comerciales se orientan al mercado y a una gradual liberalización de la economía.

En la transformación de la economía mundial se dan 3 puntos importantes:

- ❖ Hay una tendencia de crecimiento de la producción y del comercio mundial
- ❖ Sustitución del mercado interno por el mercado externo
- ❖ Se desconcentra la producción y el comercio, es decir, hay más países exportadores¹⁷.

Los bloques económicos, son vistos como un medio para favorecer y reactivar las economías.¹⁸

¹⁷ Cordoba, Gutierrez Alberto et al. Globalización de la economía: de la formación de bloques a la internacionalización de la economía mexicana. México 1992. Cap. 1 p. 7

¹⁸ Ibid; p 7.

Bajo este esquema en el que México ingresa a la nueva dinámica internacional comercial, se da la negociación y firma de muchos tratados, pero uno de los más importantes es Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, ya que son dos de las economías más desarrolladas del mundo. En este contexto México tuvo que definir las ramas más capaces de sostener este proceso a partir de productos competitivos insustituibles o nuevos, y para lograrlo tuvo que abrir su economía¹⁹ a la inversión extranjera, de forma que con ello consiguiera el capital necesario para desarrollar su economía, y ser más competitivo en el mercado mundial.

¹⁹ Aunque es importante mencionar que esta apertura fue a medias, "se abrió la economía solo en forma parcial, con lo que se agudizaron los vicios del pasado en lugar de consolidarse una base sólida para el desarrollo futuro del país". Lo que se sujeto a la competencia internacional sufrió mucho, los sectores quedaron desprotegidos, ni cumplieron con su función en la economía, ni se salvaron de la hecatombe". Rubio, Luis. Tres ensayos: Fobaproa, Privatización y TLC. México 1999.

1.2.1.3. LA GLOBALIZACIÓN

Hablar de globalización, es hablar de un tema muy extenso y de muchas dimensiones. Para los fines de este estudio hablaremos de la globalización como un factor muy importante y determinante para llevar a cabo una privatización.

Al final de la Segunda Guerra mundial, el mundo era guiado por una de las naciones más dominantes: Estados Unidos. En ese momento se daba inicio a una relación más estrecha entre las naciones del mundo, que después se convertiría en el fenómeno más importante de la modernidad: " la Globalización". En este contexto se formaron: las Naciones Unidas y sus instituciones hermanas, el FMI y el BM y más tarde el GATT ahora Organización Mundial de Comercio (OMC).

Con la globalización se comienza una gradual desaparición del Estado o al menos una pérdida en su importancia. La expansión global de los mercados tiene la retracción de los Estados. El estado cambia su papel de proveedor al de regulador. Esta idea revela el parentesco directo entre la ideología de la globalización y el neoliberalismo.

La globalización podemos definirla de muchas maneras. Luis Pazos ²⁰ la define como: " la internacionalización de las actividades económicas, debido a la reducción de las distancias, de los tiempos y la simultaneidad de la información a nivel mundial" ²¹

La globalización es un fenómeno sustentado en el avance de la tecnología acumulada durante mucho tiempo y que se ha acelerado en las últimas décadas. "La tendencia a la globalización, o formación de bloques, se presenta en forma paralela y simultánea en los sistemas financiero y comercial, la liberalización de los flujos de mercancías y capitales permite a las empresas, por lo tanto competir, en todos los mercados"²².

El gobierno debe tener en cuenta que las leyes fiscales, laborales, comerciales etc; son comparadas y evaluadas con las de otros países. En base a los gobiernos que brinden mejores condiciones a los inversionistas, decidirán donde crearán sus empresas, empleos y por lo tanto habrá mejores niveles de vida.

²⁰ Pazos, Luis. La Globalización Riesgos Y Ventajas. México 1998

²¹ Ibid., p 73

²² Cordoba, Gutierrez Alberto, op. Cit., p. 75

1.2.2. Factores internos que influyen en la decisión de privatizar

Existen muchos motivos o razones por las que el gobierno mexicano decide llevar a cabo un proceso de privatización. La inducción o factor interno es el que se da hacia adentro del país, es decir, las circunstancias económicas, políticas y sociales que en ese momento se desarrollan y empujan al gobierno a tomar decisiones, modificando todo aquello que requiera de cambios; y la privatización es una de ellas.

Los programas de reestructuración hasta ahora aplicados, no han dado resultados muy satisfactorios, debido a la falta de control y creatividad de las empresas encargadas de implementar los cambios.

Los continuos y crecientes déficits fiscales de las empresas estatales, hacen imposible seguir otorgando subsidios permanentemente y el gobierno ya no puede mantenerlas y opta por venderlas.

“El gobierno busca empresas no estratégicas de su industria, para que se dediquen a actividades productivas para garantizar un desarrollo económico más balanceado”²³.

En la búsqueda para consolidar una economía mixta, el gobierno designa la empresa que servirá para desarrollarla en áreas específicas de la industria y después transferirla al sector privado, pues confía en su capacidad de inversión y de comercialización ²⁴.

“Así, la privatización se convierte en el medio para controlar la crisis fiscal, y permite una formación de capital más adecuada y permanente en los países en vías de desarrollo”²⁵ en este caso, de México.

²³ Sánchez, González José Juan. La privatización en el proceso de desmantelamiento de Estado de Bienestar al surgimiento del Estado Neoliberal. UNAM. FCPyS. México 1997. p. 127

²⁴ Ibid., p. 126

²⁵ Ibid., p. 126

1.3. LOS OBJETIVOS DE LA PRIVATIZACION

En el estudio de las estrategias privatizadoras, podemos ver que no existe un único objetivo. Cada experiencia se realiza conforme a causas y objetivos diferentes que dependen de la situación del Estado.

La privatización es usualmente utilizada para alcanzar diferentes objetivos, sean en términos económicos, políticos y financieros.

Generalmente se busca un aumento en la eficiencia de las empresas y de la competencia en el mercado, mejorar de las finanzas públicas, la introducción a una economía de mercado.

1.3.1. Objetivos Económicos

En términos económicos, se puede decir que se persiguen dos objetivos principales: la eficiencia económica y la productividad de la empresa a privatizar.

Se trata de promover un desempeño más eficiente de la empresa a privatizar, esto bajo la idea de que las empresas influidas por el Estado son, en general, muy poco competitivas en el ámbito internacional, "por su escasa capacidad de innovación tecnológica y su falta de dinamismo empresarial"²⁶.

La transferencia de empresas públicas al sector privado ha sido para el Estado la forma de mejorar la eficiencia y productividad de una empresa que ya no resultaba redituable. Por ello, el Estado decide llevar a cabo una apertura de sectores económicos modificando sus estrategias y políticas económicas, eliminando regulaciones cuya aplicación limita la entrada de nuevas empresas, con lo que busca ingresar a la empresa a la libre competencia.

Se da una confianza en el sector privado, ya que existe la idea de que tiene un carácter empresarial y mejor conocimiento del libre mercado. Aunque no hay que olvidar, que toda esta apertura debe ser debidamente analizada y considerar que también puede producir efectos negativos, si se descuidan elementos que están ligados a ella y pueden resultar afectados.

²⁶ Gomez Acevo y Pombo Abogados. Teoría y práctica de la Privatizaciones. p. 24-28

Algunos críticos argumentan que los pobres son los más desprotegidos en este proceso ya que al privatizar, los nuevos dueños, dejan de producir bienes y proporcionar servicios que no les resultan rentables y que antes eran destinados a los pobres²⁷.

También los precios de productos y servicios se incrementan, cosa que antes no sucedía, ya que eran controlados mediante subsidios. Sin embargo, los efectos negativos de la privatización no deben exagerarse. Debe tomarse en cuenta que en general, las empresas públicas no se han caracterizado por satisfacer las necesidades de los pobres, en algunas ocasiones al privatizar, el Estado ha conservado bajo su propiedad la dotación de servicios de interés público, y han otorgado subsidios a los nuevos operadores para que los sigan proporcionando.

Luis Rubio menciona que: "para que exista un verdadero rendimiento económico de una empresa se requiere de una verdadera apertura de todos los sectores, modernizando el marco regulatorio de la actividad económica, y volverse competitiva para poder generar riqueza y empleos. La clave es volcarse hacia una economía de mercado"²⁸.

La idea es que: solo es posible privatizar en el contexto de una economía abierta.

²⁷ Un ejemplo de ello lo encontramos en la privatización de los transportes, en la que los nuevos dueños optan por eliminar las rutas menos rentables, que generalmente se encuentran en las zonas más alejadas y pobres del país, así, las personas que viven ahí, se ven privados de estos servicios.

²⁸ Rubio, Luis. Tres Ensayos: Fobaproa, Privatización y TLC. pp. 109-110

1.3.2. Objetivos Financieros

La privatización de empresas públicas ha sido considerada como una herramienta muy útil para reducir los déficits en las cuentas públicas, y es financieramente tentadora.

Al privatizar una empresa que requería subsidios y que generaba pérdidas, el gobierno ahora, puede emplear en otras tareas los recursos que antes destinaba a la empresa. El gobierno puede realizar una venta de activos, esto es, transfiriendo su titularidad a inversionistas privados.

Puede tener una reducción de su déficit fiscal público, al momento de hacer transacciones financieras ya que tiene un efecto inmediato sobre el endeudamiento del Estado.

El Estado puede aprovechar los recursos o ingresos de la privatización para reducir la presión impositiva y adoptar medidas populares de cara a los contribuyentes. Puede financiar las inversiones de las empresas públicas no privatizadas. También se busca una oportunidad de acceso más rápido y directo a los mercados internacionales.

Se puede incrementar el número de inversionistas y un aumento en la capitalización del mercado. La expansión de los mercados financieros ha tenido como consecuencia el incremento del número de posibilidades de financiamiento de las empresas a través de los mercados de valores y la mayor internacionalización de los mercados financieros.

1.3.3. Objetivos Políticos

Como ya se ha mencionado en los puntos anteriores, las privatizaciones obedecen a varios objetivos, los de carácter económico y financiero, pero también los hay políticos. Si bien no existe una lista enumerada de ellos, podemos hablar en general de algunos de ellos.

Desde el punto de vista del nuevo perfil del Estado, la privatización es un elemento clave para llevar a cabo el cambio estructural en el que el Estado pasa a ser un "Estado propietario" a ser un "Estado rector"²⁹.

Se busca reducir el papel del Estado, con la disminución del tamaño de su estructura y el peso del sector público en la actividad económica. Existe la idea de cambiar la filosofía antes aplicada, y crear una mentalidad o "cultura" de empresa privada en la gestión de las empresas públicas.

Se requiere evitar situaciones de monopolio y aumentar el peso de la competencia en el sistema económico. Esto se puede fomentar aun en sectores considerados originalmente como monopolios naturales, utilizando una regulación especial o fragmentando la producción y prestación de ciertos bienes y servicios³⁰.

Uno de los puntos más complicados es obtener la aceptación política por parte de la población en general del proceso de privatización, se enfatiza para ello, en los beneficios y efectos de este en la economía. Se da una motivación a los sectores social y privado a participar, concientizando a la población de la importancia y trascendencia de este proceso, y su transparencia en su aplicación.

Aunque no debemos olvidar que en México este proceso, no se ha caracterizado precisamente por ello, existen aún muchas dudas sobre la transparencia y los métodos utilizados para llevar a cabo la privatización de empresas, y más aún, no existe una verdadera y confiable información sobre los efectos, beneficios y resultados reales de la privatización en los diferentes sectores económicos del país.

²⁹ "Cambio estructural que responde al agotamiento de los modelos de crecimiento anteriores y aun cambio de filosofía". Rogozinsky Jacques. Privatización en México, p. 120

³⁰ En el tema que nos ocupa, este objetivo se encuentra presente, pues para la privatización de ferrocarriles nacionales, se llevó a cabo la reforma del artículo 28 constitucional y se dio una fragmentación de los servicios de las líneas nacionales. Reestructuración al Sistema Ferroviario. FNM 1997

1.3.3.4. La experiencia mexicana en privatizaciones

Durante el desarrollo del México posrevolucionario, el papel del Estado, ha evolucionado de modo sustancial de acuerdo con las necesidades de la sociedad.

Como ocurrió en casi todos los países del mundo, la gran depresión represento un fuerte argumento para motivar la activa intervención del Estado en la economía. Durante los años de la guerra mundial y la década siguiente, las autoridades mantuvieron la concepción de que el gobierno debía involucrarse directamente en las actividades productivas. Esto llevó a una expansión en la dimensión del Estado y de sus inversiones en los diversos sectores económicos del país.

La experiencia durante este tiempo demostró que la administración gubernamental no mejoro la situación de las empresas. Por ello el gobierno decidió cambiar sus políticas económicas optando por experimentar con la privatización. Diversos estudios empíricos acerca del desempeño comparativo entre empresa pública y empresa privada en países que han pasado por el proceso de privatización antes que México confirmaron estos razonamientos. En algunos de estos estudios se toman en cuenta de forma cuidadosa la estructura de los mercados, la regulación y otras condiciones de mercado relevantes, y se ha encontrado el poder de mercado es significativo pero existe espacio para cierto grado de competencia, como es el caso de las aerolíneas, servicios telefónicos de larga distancia, servicios públicos etc; las empresas privadas son muy superiores a la públicas en lo que se refiere a productividad y rentabilidad.

Pero, a pesar de las ventajas que se pudiesen encontrar para transferir empresas al sector privado, el riesgo de cometer errores puede eliminar todos los beneficios potenciales. Por ello cuando ocurre una venta, el gobierno debe asegurarse que la empresa opere dentro de un marco regulatorio que sea propicio para un manejo eficiente de los recursos y favorable a la competencia.

El proceso de privatización en México cumplió varias etapas; a partir de 1982 se registraron avances muy significativos, inicialmente, con la desincorporación de muchas empresas propiedad del Estado y finalmente en 1994 la venta o privatización de otras más.

Aspe, Armella Pedro. El camino de la Transformación económica. La experiencia mexicana . pp. 154-158
ibid . pag. 162

Dentro de la privatizaciones más significativas, destacan:

Las del sector minero con la privatización de la Compañía Minera Real de los Angeles, Compañía Real del Monte y Pachuca y la Compañía Minera de Cananea.

En el sector manufacturero, los ingenios azucareros, unidades de Fertilizantes Mexicanos e Industrias Conasupo, así como empresas siderúrgicas.

En el sector servicios y Transporte, la Compañía Mexicana de Aviación en la que se buscaba lograr un mayor capitalización de la empresa, y no podría omitir uno de los casos más importantes en la historia de la privatizaciones en México , y fue la privatización de Teléfonos de México, en donde la idea fue mantener en pie a la empresa en el largo plazo, maximizar los ingresos públicos, reducción de la deuda pública interna y externa con los recursos recaudados por la venta. Aunque este venta implicó el cumplimiento de muchos objetivos, no solo tendientes a mejorar la calidad del servicio telefónico sino también tuvo connotaciones de carácter social en los que la participación de los trabajadores . Y por último la privatización de 18 bancos comerciales.

En cada privatización que se lleva a cabo existen diferentes tipos de objetivos y logros , que van de acuerdo a la naturaleza y función de cada una de ellas.

Los casos más recientes a partir de 1994 a la fecha son las privatizaciones en el sector carretero, marítimo y ferrocarrilero , los cuales también tienen características muy peculiares que las distinguen de los demás.

En el tema que nos ocupa en este estudio hablaremos de la privatización de los ferrocarriles su proceso histórico, su desarrollo y sus resultados .

* "Empresa rescatada, se mantuvo en un 70% el empleo de la población donde se localiza la mina". Rogozinski, Jacques. Privatización en México pp. 126

1.4. Desarrollo Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de México: del Surgimiento Hasta la Década de los Setentas

La transformación económica política y social que el ferrocarril produjo en Europa y Estados Unidos, fue conocida en México: pocos años después de consumada la independencia, el gobierno ya tenía la preocupación de impulsar las comunicaciones terrestres y comenzaron a tener conciencia de la necesidad de una verdadera integración económica y política de la nueva Nación y esta dependía de la instalación de una red ferroviaria cuyo uso empezaba a generalizarse en las naciones modernas.

Nuestro país de enorme y accidentado territorio; de irregular distribución de sus núcleos humanos y de difícil y gravosa circulación de sus productos (herencia recibida por el régimen colonial) aparecía en la primera mitad del siglo XIX como un Estado urgido de buenas comunicaciones.

La necesidad de contar con vías férreas, era una condición indispensable para liberar al comercio y a la industria de sus trabas ancestrales.

1.4.1. La construcción de los Ferrocarriles en México

En 1823 el Congreso expidió un decreto en el que se autorizaba la construcción de un ferrocarril interoceánico que partiría del Istmo de Tehuantepec y daría nuevo impulso al comercio y a las importaciones.

En 1837 el Estado mexicano otorgó a un rico comerciante y hacendado español, Francisco Arrillaga, una concesión para construir la línea que uniría Veracruz y la Ciudad de México. Esta concesión se planteó en términos que favorecían al Estado: el gobierno no solo no se comprometía a dar subvención alguna, sino que la compañía constructora estaba obligada a pagar a erario un millón de pesos destinados a mejorar los caminos aledaños.

La empresa se comprometía a terminar la obra en un plazo de 12 años, a cobrar un precio fijo por flete, construir un ramal hasta Puebla y transportar la correspondencia gratuitamente.

Esta concesión caducó antes que el proyecto fuese llevado a cabo, el recrudescimiento del conflicto entre centralistas y federalistas, la Guerra de los pasteles entre México y Francia y la muerte del propio Francisco Arrillaga.

¹ ver cuadro cronológico

Los sucesivos gobiernos, manifestaron la urgencia por iniciar la construcción de los caminos ferroviarios, entre 1837 y 1850 se otorgaron 4 concesiones bajo condiciones *sui generis*. El Presidente Santa Anna propuso a algunos acreedores del Estado saldar sus deudas con la construcción de la línea entre Veracruz y Río San Juan, que quedaría hipotecado hasta que la deuda fuera cubierta para luego pasar a ser propiedad de la nación. Los acreedores no cumplieron y el Estado tuvo que terminar la obra.

En 1853 nuevos decretos expedidos por el régimen santanista concedieron privilegio a particulares para la construcción de una línea entre Veracruz y uno de los puertos del pacífico, pero el proyecto nunca se realizó.

Debido a las rígidas condiciones impuestas por el Estado las empresas no cumplían.

Ignacio Comonfort tuvo que vender el tramo entre México y la Villa de Guadalupe, ante la imposibilidad de que la empresa constructora cumpliera con las condiciones impuestas por Santa Anna.

Estas experiencias hicieron que en adelante los gobiernos cambiaran la política en materia de concesiones y comenzaron a ofrecer subsidios para la construcción de las líneas más importantes.

La primera fue otorgada a Antonio Escandón para terminar la línea México-Veracruz, el subsidio estaba sujeto al cumplimiento de algunas condiciones: terminar la obra en el periodo establecido, no hipotecar el privilegio sin aprobación oficial y no vender la empresa al capital extranjero. El proyecto se interrumpió cuando el Estado no pudo pagar la suma ofrecida al concesionario, para ese momento estallaba la Guerra de Reforma.

La familia Escandón negoció un nuevo convenio con Benito Juárez, que tampoco se puso en práctica por las guerras de intervención y del imperio. Por la ocupación de Veracruz por los Franceses y la necesidad de un transporte para llegar a Puebla, los Escandón y los invasores llegaron a un acuerdo y en 1863 se completó el camino hasta Paso del Macho.

Con Maximiliano la concesión de Escandón pasó a manos de la empresa inglesa Cía. Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano y con ella se inauguró el Tramo México- Apizaco. A la caída del imperio la compañía y Escandón perdieron los derechos sobre la construcción de la línea México –Veracruz. Benito Juárez expidió un decreto que indultaba a la que pasaría a ser la Cía. Limitada del Ferrocarril Mexicano. A la que se le otorgaron muchos privilegios, como de perpetuidad, que después sería modificado, debido a las presiones, acerca de la concesión.

En 1869 se inauguro el tramo Apizaco- Puebla, siguiendo Veracruz- Atoyac-Fortín.

En esta época se acentúa el interés en dar oportunidad a inversionistas americanos para construir un ferrocarril que uniera a México con Estados Unidos. Pero por parte del gobierno no hubo disposición pues existía el temor de que la comunicación con Estados Unidos constituyera una amenaza para la independencia nacional. Por ello en el gobierno de Lerdo de Tejada existía una concesión a la empresa Ferrocarril Internacional de Texas, la declaró caduca por inconveniente.

En 1873 se inauguro el Ferrocarril Mexicano México- Veracruz. Se aumentó el tráfico de mercancías, y se incrementaron las importaciones.

Al iniciar los años setentas se empezaron otros proyectos, la vía Jalapa-Veracruz, que fue terminada en 1875.

Durante los años de la Republica Restaurada los planes de concesiones no se llevaron a cabo, las compañías privadas dejaron de utilizar sus concesiones, haciendo perder mucho tiempo para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria.

La evolución del Ferrocarril en la época de la República Restaurada, permitió al gobierno y a los empresarios mexicanos, adquirir la experiencia necesaria para emprender la gran expansión ferroviaria. Las fuentes de financiamiento para la construcción del ferrocarril provenían de Europa, Estados Unidos.

En la época de la República Restaurada se otorgaron 33 concesiones: 12 para mexicanos; 16 para estadounidenses y 5 para extranjeros de otra nacionalidad.

1.4.2. Porfiriato

El gobierno del general Porfirio Díaz ha sido considerado uno de los más importantes en materia ferroviaria, ya que, durante éste se construyeron la mayoría de las líneas.

Para 1876 Porfirio Díaz inició un programa de reconstrucción de líneas dañadas por la revolución de Tuxtepec, obligó a las empresas a cumplir los compromisos adquiridos. Entre 1876 y 1880 otorgó 28 concesiones a los gobiernos de los Estados; cuatro de ellas caducaron, doce no fueron utilizadas y otras ocho fueron construidas por compañías locales.

En este período los capitalistas norteamericanos acometieron con toda decisión, y esta vez con éxito, la tarea de construir ferrocarriles en México. Su justificación era que en Estados Unidos consumían en gran cantidad de productos mexicanos (azúcar, café, etc) los cuales había que transportar, más directamente hacia EE.UU., ya que anteriormente se hacía por el puerto, tardaba más, y era más caro.

El gobierno americano convenció al gobierno mexicano de que él sería el único proveedor y obtendría más ganancias aunque esto no era verdad pues a ellos les convenía transportar por ferrocarril, pues era más barato²⁸.

En este gobierno se dieron contratos en desorden, sin sistema alguno, no existía un plan oficial debidamente estudiado de impulso a las vías férreas conforme a las necesidades nacionales, aún cuando Díaz logro definir una política coherente: nacionalidad mexicana de las empresas, obligación de regirse por las leyes y tribunales de la república, establecimiento de tarifas por parte del Estado, términos sobre la caducidad de las concesiones.

En 1888 se aprobaron las propuestas de las compañías americanas, y que eran: Ferrocarril Central Mexicano, Constructora Nacional Mexicana y Ferrocarril de Sonora. Estas concesiones gozarían de subsidio gubernamental y estarían en vigencia 99 años para luego pasar a ser propiedad de la nación. Estas compañías aceleraron la construcción de vías férreas, y conectaron al territorio con las líneas americanas.

El interés que tuvieron las grandes empresas constructoras durante el siglo pasado, de sacar de México lo más rápidamente posible los artículos que interesaban y servían a su comercio de exportación, los hizo planear sus rutas en función de la necesidad de un fácil y rápido transporte hacia el exterior, aunque las líneas férreas no conectaran centros productores y de consumo mexicanos que con otro trazo pudieran haberse unido. "De ahí que existieran enormes extensiones desérticas, las unas simplemente improductivas, las otras atravesadas por las líneas férreas entre ellas: San Luis Potosí a Saltillo, Monterrey a Camargo, Torreón a Ciudad Juárez; Nuevo Laredo a Monterrey; y otras de menor extensión donde el ferrocarril ni distribuye ni recoge un volumen de flete que haga costeable su operación"²⁹.

²⁸ Fuentes, Díaz Vicente. El problema Ferrocarrilero. Porfiriato. p 32-39

²⁹ Ibid p. 33

En 1891 se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para regular y planear el crecimiento ferrocarrilero. Pero solamente fue simplemente el órgano estatal que se entendía con los concesionarios.

En el año de 1892 el general Porfirio Díaz rindió un informe en el que declaró que la red ferroviaria en 1873 era de 424 Km y que 1889 ascendía a 11,067 Km, y que en este lapso aumentaron sus ingresos y el tonelaje transportado³⁰.

1.4.2.1. Plan Limantour

Al finalizar el siglo XIX y empezar el siglo XX el gobierno porfirista se preocupó por poner en práctica una política organizada de construcción del ferrocarril. El ministro de Hacienda Lic. José Ives Limantour presentó en una junta de ministros, precedida por el general Díaz, la exposición de una política del régimen en materia de Ferrocarriles. Marcaba dos problemas:

- ❖ ¿Cómo deberían construirse y explotarse las rutas ferroviarias (condiciones de contrato, obligaciones tributarias, tiempo de la concesión etc)?
- ❖ ¿Qué líneas deberían construirse para completar la red ferroviaria nacional?

Para ello proponía:

- ❖ Exigir a los favorecidos contratos de depósito de una fuente suma en efectivo o en valores del Estado.
- ❖ Fijar un plazo razonable para construir la línea o tramos
- ❖ Contratos estipulados con precisión y los derechos de la empresa y el gobierno sobre la ruta. Así como las obligaciones de ambas partes.

Este plan no fue del todo exitoso pues no se cumplió y las rutas no fueron construidas como se había planteado.

"A las limitaciones históricas del régimen, para planear de un modo racional el desarrollo del país, se sumó, como serio obstáculo para la realización del plan, las repercusiones que en el sistema ferroviario mexicano, sostenido por el capital extranjero, tenía que producir forzosamente un nuevo fenómeno del capitalismo mundial: la gran concentración de capital en poderosos monopolios y consorcios"³¹. Reflejado en la situación de los ferrocarriles, pues las dos grandes compañías americanas, el Central y el Nacional, querían controlar la red ferroviaria mexicana.

³¹ Ibid p. 44

Por ello, la dictadura porfirista dedicó su atención a contrarrestar la tendencia monopolista y absorbente de las empresas extranjeras. Estas circunstancias originaron que, el plan no se llevara a cabo.

Los gobiernos sucesivos siguieron otorgando concesiones, esta vez a la Compañía del Ferrocarril para trazar la línea entre México y la frontera norte. Al regresar Porfirio Díaz al poder impulsó el crecimiento ferroviario, mediante la reducción de gasto público, el aumento a los impuestos y la negociación de la deuda pública que impedía el acceso al capital europeo. Para 1910 el país contaba con 18724 Km de vías bajo jurisdicción federal.

1.4.3. Formación de Ferrocarriles Nacionales de México

La creación de la empresa denominada *Ferrocarriles Nacionales de México* Tuvo lugar en 1908, al fusionarse una sola compañía, por iniciativa y bajo control del gobierno, los grandes sistemas del Ferrocarril Central Mexicano y el Ferrocarril Nacional de México, cuya expansión y desarrollo había sido notable en los últimos años.

Desde principios del siglo, y como resultado del desarrollo del capitalismo dentro de su fase de gran concentración de capital, dos poderosos consorcios norteamericanos, la Standard Oil Co. , y la casa Sëller, habían obtenido, respectivamente el control financiero del ferrocarril central y del ferrocarril nacional, que eran por decirlo así, la columna vertebral de nuestro sistema ferrocarrilero.

Bajo el dominio de ambos trust, las dos empresas entraron en un vertiginoso proceso de crecimiento y expansión, así también, en una enorme competencia.

El gobierno del general Díaz bajo la iniciativa Limantour, se decidió a realizar una combinación financiera que le otorgara el control dentro de una sola empresa, sobre los dos grandes sistemas ferroviarios. Existía el temor de que cesara la lucha entre ambas compañías y se unieran en una sola, de incontestable fuerza económica y política; esto, impulsó al gobierno a intentar la fusión o consolidación de ambas empresas bajo el dominio del Estado.

"En la literatura oficial de aquella época, se invocaba religiosamente la protección de la Nación como el supremo argumento para justificar la fusión de las empresas, de modo que estas no pudiesen realizar ninguna maniobra que afectase la economía de la República"³²

Se dio inicio a esta iniciativa en año de 1902, cuando el gobierno del general Díaz a través de la Secretaría de Hacienda, obtuvo la mayoría de las acciones del Ferrocarril interoceánico.

Después la idea era obtener el Ferrocarril Nacional. El Lic. Limantour, con el objeto de entenderse directamente con la casa Sélér poseedora de la mayoría de las acciones del Nacional, obtuvo el 45% de las acciones.

Cerrada la operación del Nacional, faltaba obtener el control del Ferrocarril Central. La iniciativa entorno a este objetivo la tomo el ministro de Hacienda Limantour en 1906, al proponer al Congreso de la Unión, en nombre del Ejecutivo Federal, la fusión de las dos grandes empresas en una sola, bajo el control financiero del gobierno. El Central debido a sus dificultades económicas con que había tropezado en los últimos años y en virtud de la intensa competencia del Nacional, propuso al Estado la venta de cierto número de acciones, pero Limantour en lugar de seguir la táctica que había observado con el Ferrocarril Nacional, desechó la oferta y propuso de plano la consolidación de las dos compañías, plan que fue aceptado y aprobado.

Se exponían tres razones esenciales para llevar a cabo la fusión:

- ❖ El temor de que hubiera una unión entre ambas empresas.
- ❖ Existía una necesidad de reorganizar la situación financiera de las empresas para que sirvieran más racionalmente al desarrollo del país y,
- ❖ La necesidad de evitar una posible quiebra o remate de las compañías, lo que lesionaría los intereses nacionales.

El 6 de julio de 1907, el decreto creaba la Compañía **Ferrocarriles Nacionales de México**.

³² ibid . p.66

1.4.4. Los Ferrocarriles a partir de 1917

Después de la Revolución Mexicana, los ferrocarriles se encontraban muy dañadas en sus instalaciones e infraestructura. A principio de la revolución las líneas más afectadas fueron las de México a Balsas, la de Torreón a Durango y al de Chihuahua a Ciudad Juárez. A los dos años de haberse iniciado la Revolución, los ingresos del ferrocarril se mantuvieron estables, esto gracias a la momentánea pacificación que logró Francisco I. Madero con los Tratados de Ciudad Juárez y lograr la salida del dictador Porfirio Díaz.

Después con la usurpación huertista se puso el pueblo nuevamente en armas para luchar contra la nueva dictadura. La lucha contra Huerta tenía como eje indiscutible la corriente que en el norte de país encabezaba Don Venustiano Carranza, estremeció al país de un extremo a otro. En estas circunstancias el ferrocarril se vio muy afectado; como los gastos de explotación no se habían reducido y las obligaciones financieras de la compañía seguían en las mismas, la empresa comenzó a sufrir un déficit de gran importancia.

Puentes volados, vías destruidas, estaciones saqueadas, trenes asaltados, destrucción de material rodante y disminución del flete y del número de pasajeros era el panorama que presentaba el servicio ferroviario nacional.

En ese ritmo de descenso continuaron los Ferrocarriles Nacionales de México durante todo el período de lucha armada- la huertista, la villista, la carrancista y la zapatista- por alcanzar el poder.

En 1924 el Presidente Obregón se vio obligado a suspender el pago de la deuda exterior de México, en la que estaba incluida la deuda ferrocarrilera, por no existir los fondos necesarios para cubrirla.

Correspondió al gobierno del general Plutarco Elías Calles, reanudar los arreglos para el pago de la deuda; el secretario de Hacienda, Alberto J. Pani, se encargó de sostener las nuevas pláticas con el Comité Internacional de Banqueros en torno a dicho problema, llegando a un acuerdo en el cual se modificó el acuerdo anterior, -De la Huerta-Lamont- dichas modificaciones fueron llamadas la Enmienda Pani. Esta no modificaba el monto de la deuda, pero introducía tres reformas: la deuda ferroviaria quedaba separada de la deuda pública Federal, por ello la empresa Ferrocarriles Nacionales de México sería la encargada de pagarla y no el gobierno mexicano; Se crearía una Comisión de Eficiencia para decidir los ajustes necesarios, sueldos, gastos y tarifas, a fin de poder cumplir con sus obligaciones; los bienes de ferrocarriles serían devueltos a la compañía privada, pero el estado conservaría el 51% de las acciones de la empresa.

1.4.5. Crisis Mundial de 1930

En el año de 1929 se inicio una crisis económica que conmovió al mundo entero. En México los efectos empezaron a sentirse en 1930, habiéndose manifestado, en la depreciación de la plata, uno de los puntos básicos del comercio exterior de nuestro país.

Para el transporte ferroviario la crisis fue fatal. El flete, que es uno de los principales ingresos de toda empresa ferroviaria, disminuyó en forma alarmante. También hubo un deceso de la producción agrícola.

El gobierno de aquella época intento mantener a los ferrocarriles, para ello el general y político Plutarco Elías Calles encabezó junto con el Secretario de hacienda Luis Montes de Oca, una comisión semioficial que tenía por objeto elaborar un plan de reorganización y mejoramiento del transporte ferroviario, para liberarlo de los problemas que lo aquejaban. Este plan consistió en la reducción de personal, supresión de departamentos en la fusión de otros y en la consolidación de divisiones.

El gobierno presidido por Pascual Ortiz Rubio, quiso sentar las bases para un buen funcionamiento de las líneas ferroviarias, mediante el arreglo y saneamiento de sus desequilibradas finanzas. Para ello se firmo un convenio con el Comité Internacional de Banqueros representado por Mr. Lamont, tendiente a que la empresa saldara los compromisos que tenía con sus acreedores, de acuerdo a sus posibilidades y se estableciera como un sistema ferroviario financieramente sólido.

El convenio se orientaba a que los ferrocarriles se convirtiesen en una nueva compañía y ajustar el pago de la deuda anterior de acuerdo con las posibilidades financieras del gobierno. Este convenio fue conocido como: Convenio Montes de Oca- Lamont. El acuerdo quedaba sujeto a la aprobación del Congreso mexicano el cual nunca resolvió.

La crisis de los ferrocarriles en esta época estuvo ligada a varios factores, por ejemplo, se dio un movimiento obrero, que obviamente causo muchas pérdidas económicas para el sector, y el otro es que, el transporte por carretera adquirió mucha importancia, se comenzó a utilizar el transporte por carretera debido a todos los problemas a que se enfrentaban los ferrocarriles.

1.4.6. Nacionalización de Ferrocarriles Nacionales de México

En el año de 1937, México era gobernado por el Presidente Lázaro Cárdenas, quién ordenó expropiar, por causa de utilidad pública, la parte de los bienes de la compañía que pertenecían a los accionistas privados.

Para su gobierno la única forma de salvar a los Ferrocarriles era que el Estado participara directamente en su administración.

El gobierno se baso en tres argumentos:

“El transporte ferroviario era una institución de servicio público y debía ser manejada de acuerdo a los intereses nacionales. La explotación y construcción de vías férreas tenía que obedecer a un proyecto global y la deuda debía ser saldada, a riesgo de que el equipo ferroviario pasara a manos de los acreedores”.³³

En esta época se puso en manos de los trabajadores la administración de la empresa, conocida en la historia de México, como la “administración obrera”.

Pero para 1940 el Congreso de la Unión expidió un decreto, en base a la iniciativa de ley del general Manuel Ávila Camacho, en el que se desaparecía a la administración Obrera y se convertía a los ferrocarriles una empresa de servicio público administrada por una entidad descentralizada, independiente formalmente del gobierno.

³³ Urias Beatriz. Los Ferrocarriles de México. 1837-1987. Capitulo II. p. 85

1.4.7. El Papel Social de Los Ferrocarriles Nacionales de México en la Segunda Guerra Mundial

Para 1942 la Guerra se había extendido a la mayor parte del mundo. México, agredido por las potencias del eje nazifacista se vio obligado, a declarar la guerra contra sus agresores.

Se dio un crecimiento de la producción industrial, agrícola y minera. Se comenzó a transportar por medio del ferrocarril un gran volumen de materias primas y muchos otros productos, que tanto México como las naciones centroamericanas y sudamericanas enviaban por territorio mexicano a Estados Unidos, envío que tuvo que hacerse de esta manera, ya que el tráfico comercial marítimo por el Canal de Panamá y el Océano Pacífico había sido interrumpido.

Nuestro territorio era paso obligado de los productos que se enviaban de todo el continente a Estados Unidos, así como las mercancías que éste país enviaba a Latinoamérica.

La misión de los ferrocarriles en esa época fue servir a Estados Unidos. En 1942 el gobierno norteamericano a través de la Oficina de Coordinación de Asuntos Interamericanos estableció un acuerdo en el que ofreció cooperar con los ferrocarriles:

“ Al gobierno americano le urgía que los ferrocarriles mexicanos estuviesen en condiciones de poder transportar mercancías de un extremo a otro, que a la economía yanqui necesitaba y muy particularmente la industria de guerra”³⁴.

La cooperación fue en la rehabilitación de las líneas que servían de medio de comunicación de sur a norte.

Debido al uso que se le dio a los ferrocarriles durante toda la guerra, sufrieron un importante desgaste y se colapsaron.

³⁴ Fuentes Díaz Vicente, *op cit.*, p. 110

1.4.8. La rehabilitación de los Ferrocarriles

El presidente Ávila Camacho intentó impulsar la reconstrucción de los ferrocarriles al término de la Guerra. Pero la situación de los ferrocarriles era preocupante ya que para poder rehabilitarlos se necesitaba mucho dinero, y aún seguía arrastrando una deuda de enormes dimensiones.

En este gobierno (como en muchos anteriores) no se logró gran cosa en la recuperación de los ferrocarriles.

Ya en el gobierno del presidente Miguel Alemán se planteó la necesidad de que el gobierno manejara nuevamente a los ferrocarriles. El gobierno decidió hacerse cargo de la deuda ferroviaria, pero la situación se tornó más difícil aún, pues se desató la lucha obrera, hecho que también afectó al desarrollo de los ferrocarriles, pues tuvo grandes pérdidas económicas agravando la situación que ya venían arrastrando los ferrocarriles desde casi medio siglo atrás.

A partir de los años sesenta fue alcanzándose la completa nacionalización del sistema ferroviario.

A pesar de los esfuerzos realizados al nacionalizar, rehabilitar y modernizar a los ferrocarriles, en la década de los sesenta y setenta, viejos problemas seguían obstaculizando el desarrollo de este medio de transporte.

Fueron descuidados paulatinamente y hasta el gobierno del Presidente Miguel de la Madrid Hurtado se determinó una transformación.

CAPITULO II

PRIVATIZACION DE FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

2.1. SITUACIÓN DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO EN EL GOBIERNO DEL PRESIDENTE MIGUEL DE LA MADRID HURTADO

A pesar de todos los avances que se habían logrado hasta esta época, los ferrocarriles seguían siendo ineficientes y su papel en la actividad económica del país seguía siendo muy baja.

Para este período se encontraba ya en la presidencia el Lic. Miguel de La Madrid Hurtado, quién como en los anteriores gobiernos externo la preocupación por elevar el nivel de eficiencia de los ferrocarriles.

En México se empezaban a dar cambios, puede considerarse un período de transición en el que se pasaba de un modelo de crecimiento nacionalista y proteccionista a otro de corte neoliberal y de apertura.

En un primer periodo los cambios fueron lentos y graduales y lo que marco el giro total fue el ingreso de México al GATT en 1986.

El cambio estructural de México en esta época fue por la transformación de la economía mundial y su integración. Este proceso implicó que hubiera un aserie de medidas de política económica como la desregulación, armonización del sistema jurídico, financiero y fiscal así como una fuerte integración monetaria.³⁵

Esto llevaba a México a buscar nuevas estrategias económicas para estar a la par con los demás países, y ser competitivo en el nuevo orden mundial.

Uno de los principales medios para lograr este objetivos era contar con un sistema de transporte eficiente y competitivo que se adecuara a las nuevas exigencias comerciales.

En México el sistema de transporte en esos años era deficiente, la mayoría del comercio se movía por carretera, por vía marítima era muy bajo y por ferrocarril casi nulo, debido a su ineficiente infraestructura.

³⁵ Asp, Armella Pedro. El camino mexicano de la transformación económica. P. 111-113

El presidente de la república Lic. Miguel de la Madrid Hurtado expresó la decisión de impulsar a los ferrocarriles en un sistema integral de transporte, esto dentro de las acciones del Plan Nacional de Desarrollo (PND)

Para esta época la participación de los ferrocarriles en el transporte terrestre era del 20% de carga y el 1 % de pasajeros. La idea era elevar la calidad de servicio, mejorar la situación financiera y ampliar la infraestructura³⁶.

Las principales deficiencias que persistían en el ferrocarril eran:

- ❖ La baja disponibilidad de locomotoras.
- ❖ Insuficiente productividad en los talleres.
- ❖ El rezago en la conservación y rehabilitación de la red férrea.
- ❖ Deficiencia y falta de confiabilidad en el servicio, impidiendo su penetración en el mercado.
- ❖ La reducida capacitación del personal.

Según el plan nacional de desarrollo para el presidente era una prioridad la expansión del sector comunicaciones y transportes, y debía dársele una mayor participación al ferrocarril en el total de su sistema, fortaleciéndolo; haciendo a un lado la idea errónea de que los ferrocarriles ya no era el mejor medio de transporte. Los ferrocarriles representan las vías fundamentales de comunicación para el transporte de carga y pasajeros y se tomó el compromiso de hacer de los ferrocarriles la vía de transportación del progreso del país³⁷.

El problema que siempre han enfrentado los diferentes gobiernos, es lo costoso que resulta querer elevar el nivel de los ferrocarriles, costo que el gobierno no puede asumir debido a extenso territorio de la Republica Mexicana. En muchos casos se ha preferido invertir y ampliar la red carretera pues resulta más barato y también cumple la función de comunicar y transportar de unas ciudades a otras.

Con todos estos problemas el gobierno del Presidente Miguel de la Madrid Hurtado, decidió llevar a cabo acciones encaminadas a impulsar el desarrollo de los ferrocarriles. En el año de 1984 se comenzó con la revisión de la normatividad para el buen funcionamiento del sistema, se inició un saneamiento financiero de las empresas prestadoras de servicios y una modernización en su operación.

³⁶ Plan Nacional de Desarrollo. Miguel de la Madrid Hurtado 1984. p. 137

³⁷ Madrid . Hurtado Miguel de la. Pensamiento Político, Tomo II Sec. IV p. 272-274

Se llevo a cabo un programa de modernización ferroviaria, enfocado a aumentar la participación de los ferrocarriles, se elaboró el proyecto de Nueva Ley Orgánica de Ferrocarriles Nacionales de México³⁸ se realizaron modificaciones al contrato colectivo de trabajo en el que se dio capacitación a los trabajadores, ascensos e incentivos, se respetaron los derechos de los trabajadores. Se incrementaron las tarifas en servicios de carga y pasaje y con esto se obtuvo una mejora en las finanzas y aumentó la productividad.

Se igualaron precios y costos variables de largo plazo, se transfirieron al gobierno pasivos de Ferrocarriles Nacionales de México para consolidar los avances.

Se construyeron 1780 mts. de puentes y se reconstruyeron 900 más. Se tendieron 186 km. De vías y se mejoro la alineación y nivelación de los tramos en peor estado.

Se aumentó la oferta de transporte reconstruyendo nuevas líneas por ejemplo la de Guadalajara- Monterrey, México- Nuevo Laredo, México-Nogales, México-Veracruz y la electrificación México- Querétaro y la de Irapuato-Guadalajara-San Luis Potosí; se ampliaron los accesos ferroviarios a los puertos de Altamira y Lázaro Cárdenas.

Se avanzó en el sistema centralizado de control de tráfico, es decir, que desde una sola central se podía controlar y estar al tanto de todo el movimiento general del ferrocarril en el territorio nacional.

Aún con todo el avance que tuvieron los ferrocarriles con el programa de modernización, persistieron los problemas impidiendo el desarrollo y la participación del ferrocarril en el transporte de pasajeros y de carga, entre ellos destacan la baja disponibilidad de las locomotoras y la ineficiente productividad (talleres, programas de rehabilitación, confiabilidad del servicio) impidiendo elevar su penetración al mercado.

Para el año de 1987 Ferronales inicia un programa de rehabilitación y modernización del sistema ferroviario con una inversión de 42000 millones de pesos que abarcaría todo el sistema en general (principales vías y reconstrucción de locomotoras), llevando también una reforma en la estructura administrativa³⁹.

³⁸ Madrid, Hurtado Miguel de la, Informe de ejecución 1984 (PND) p.136

³⁹ Madrid, Hurtado Miguel de la, Quinto Informe de Gobierno. Cronología de Acciones 1987 p.4,24

En noviembre de 1987 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes emitió un decreto que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación en el que todos los bienes e inmuebles y las vías concesionadas por el Estado para explotar el servicio público ferroviario en el país quedarían a cargo exclusivamente de Ferrocarriles.

Se contempló la liquidación de las empresas de participación estatal como fueron: Ferrocarril del Pacífico S.A. de C.V., Ferrocarril Chihuahua al Pacífico S.A. de C.V., Ferrocarril Sonora-Baja California S.A. de C.V. y Servicios de Coches-Dormitorios y Conexos S.A. de C.V.⁴⁰ que después se fusionarían para formar el sistema ferroviario nacional.

Al término de la presidencia del Lic. Miguel de la Madrid, solo se habían inaugurado el tren "Regiomontano" que cubría de México - San Luis Potosí-Saltillo-Monterrey-Nuevo Laredo y el "Tapatio" con servicio a la ciudad de Guadalajara.

⁴⁰ ibid. P. 35

2.2. REFORMAS ESTRUCTURALES EN EL SEXENIO DEL PRESIDENTE CARLOS SALINAS DE GORTARI

Ya desde la década de los setenta algunos indicadores señalaban que había un agotamiento en el crecimiento elevado sobre la base de sustitución de importaciones. Era necesario adoptar una estrategia económica para hacer frente al cambio de las condiciones económicas mundiales. Se debían aprovechar las oportunidades que estaba dando el mercado externo ya que el mercado interno estaba debilitado⁴¹. Lo que hizo el gobierno fue adquirir empresas en difícil situación financiera y crear otras empresas públicas en campos de actividad que hasta entonces estaban limitados a la acción de los sectores social y privado. Aumentó el subsidio al resto de empresas para mantenerlas a flote. Sin duda esto no funcionó, y estas estrategias sólo hicieron que se agravara la situación económica.

Este sexenio se caracterizó por el cambio que se dio en la forma de pensamiento que marcaba una inclinación hacia las políticas neoliberales, es decir, que se empieza a confiar más en la capacidad del mercado, pues funciona sin un control estatal y es más eficiente. Las empresas públicas fueron desprestigiadas por su ineficiencia, burocracia y corrupción⁴².

Se manifiesta un interés por que México no se aislé de los fenómenos y circunstancias internacionales que mucho influyen en la modernización. En diversos países del mundo se estaban adoptado procesos de modernización económica en las que hubo modificaciones en las regulaciones excesivas o mal diseñadas que gravitaban el potencial de sus economías.

La prioridad era fortalecer y modernizar las estructuras e infraestructuras productivas, adoptar técnicas que funcionaran en el mundo actual, ya que las estrategias del pasado habían resultado decepcionantes y poco eficaces; México debía adaptarse y responder ante los cambios en el contexto mundial.

El gobierno de la República inició un proceso de cambio gradual pero constante, con ello se buscó elevar el nivel general de eficiencia de la economía, desarrollar nuestras exportaciones, sanear las finanzas públicas, reestructurar el sector paraestatal. Se optó por cambiar la dinámica económica que había tenido hasta entonces, en el contexto internacional.

⁴¹ Salinas de Gortari, Carlos. Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 pp. 7

⁴² Arce, Rocca y Tajam . A quienes beneficiar las privatizaciones . Caso Uruguay. Pp. 14-16

Aún con todo esto, México continuaba en serios problemas económicos, contaba con una infraestructura ferroviaria estancada, una red carretera deteriorada y una estructura portuaria inadecuada, los principales sectores productivos eran deficientes.

El Presidente Lic. Carlos Salinas de Gortari planteó en el Plan Nacional de desarrollo que era necesario "Elaborar políticas que aseguren la participación de México en el mundo, en defensa de su soberanía - puesto que para mejorar debemos afirmar nuestra existencia como Nación libre e independiente-; y que respondan en beneficio del país a los retos y las oportunidades de la creciente integración que, en diversos aspectos caracteriza a las relaciones internacionales"⁴³

Planteaba que la modernización en México de la estructura básica, parte de la idea y la conciencia de la oportunidad y del riesgo que representa la transformación mundial, y de la comprensión del rápido cambio de la sociedad y sus organizaciones.

*"La modernización es, al exterior, una política activa"*⁴⁴

Para el presidente Salinas el aplicar iniciativas económicas, Técnicas y financieras, que hicieran rendir el esfuerzo interno, daban una mayor presencia de México en los mercados internacionales.

Como se ve en este sexenio la prioridad era la imagen al exterior, había que estar presente en el contexto internacional, para ser atractivo a inversiones y con ello alcanzar un mayor desarrollo. Para ello se diseñaron políticas que impulsaban la inversión privada, la expansión de exportación de Petróleo, inversión pública e infraestructura, y el fortalecimiento gradual del mercado interno.

La estrategia debía adaptarse a la realidad para obtener el máximo beneficio para la sociedad, con una economía estructuralmente fuerte para responder a los retos del mundo moderno.

Para ello se buscó tener un sector público más eficiente para atender a los requerimientos de infraestructura económica y social del desarrollo, una mayor competitividad del aparato productivo en el exterior, regulaciones económicas que alentaran a la actividad económica eficiente de los particulares.

⁴³ Salinas de Gortari, Carlos. Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 p.12

⁴⁴ Ibid p. 17

La modernización demandaba la descentralización y desconcentración geográfica de la actividad para propiciar un mejor uso de los recursos nacionales (el eje esencial de la política del Plan nacional de Desarrollo era precisamente la descentralización, es decir, que no todo se maneja desde un solo punto sino que cada entidad tuviera su propio centro de operación.).

Dada la necesidad de ampliar la infraestructura y asegurar la prestación de servicios públicos, se propició la participación de los particulares mediante la *concesión*.

Se planteó que dicha participación podía ser muy significativa, pues la experiencia de otros países así lo demostraba. Existía la experiencia de Gran Bretaña, Italia, Japón, Estados Unidos, Argentina entre otros en los que la participación de los particulares había resultado favorable para sus economías, y, en muchos casos, resolvió los problemas que los diferentes gobiernos tenían para sostener sus empresas.

Con lo anterior se puede ver que idea Salinista era principalmente dar paso libre a la inversión privada, nacional y extranjera pues era la "única" forma de salvar la situación tan rezagada y deteriorada de los sectores productivos.

Uno de los sectores considerados como prioritarios en este sexenio era el sector Comunicaciones y Transportes indispensable para asegurar el crecimiento sostenido de la economía.

Por ello se comenzaron a hacer cambios, se buscó construir una infraestructura que facilitara los servicios de comunicaciones y transportes, crear un marco regulador que promoviera una mayor eficiencia, mejor calidad de los servicios y la adopción de nuevas tecnologías y una mayor competitividad.

En la política de modernización a la infraestructura de los servicios de transporte y con fundamento en la ley, sé concesionaria a los particulares, construcción y operación de autopistas, puentes, incrementar la participación del ferrocarril en el mercado de transporte masivo de carga, eficientando la operación y empleo de trenes unitarios de alta productividad, impulsar el tráfico de productos manufacturados mediante trenes directos de itinerario fijo, ampliar sustancialmente los servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril en beneficio de los usuarios de bajos ingresos. Las tarifas debían permitir cubrir los gastos de operación y recuperar las inversiones de equipo.

... Sería prioridad dentro del presupuesto de los Ferrocarriles Nacionales de México la construcción de vías y puentes.

En la búsqueda en las formas de financiamiento para lograr esto era necesario promover la inversión privada, pues así era posible aumentar la construcción de vías, disponer de más equipo de tracción y arrastre, para el transporte eficiente de bienes, entre centros de producción y de consumo y tramos ferroviarios que faltaban para comunicar adecuadamente los puertos.

Se puede decir que en este sexenio, la prioridad era dejar puertas abiertas a todo el capital privado, nacional o extranjero pero se ve un marcado interés porque principalmente el capital proveniente del exterior tuviese una mayor participación en el sector económico de México, argumentando el hecho de que no se podía aislar de los fenómenos internacionales.

Una prueba contundente fue la consolidación del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá (TLCAN).

* ver cuadro anexo 2 Estadísticas del fin de sexenio

2.2.1. La importancia del Tratado de Libre Comercio en el marco de los ferrocarriles

Durante muchos años el gobierno mexicano busco muchos caminos para integrarse en forma más eficiente en la economía mundial. Dicha integración inicio con su ingreso a la Ronda de Uruguay (GATT) y más tarde participo en uno de los logros más importantes con la firma del Tratado de Libre comercio con Estados Unidos y Canadá .

Es importante resaltar la importancia del Tratado, si bien su título se refiere al comercio y gran parte de él habla de las reglas que habrán de regir los intercambios comerciales.

Los rasgos generales del Tratado deben ser analizados a la luz de los principales objetivos y metas que podríamos resumirlos en :

- ❖ Lograr un rápido crecimiento económico
- ❖ Reducir la inflación
- ❖ Recuperar el grado necesario de confianza para atraer de nuevo al país capitales y pagar la fuerte deuda externa.

"En concreto, México buscó reducir los aranceles y las barreras no arancelarias, garantizar y fomentar el acceso al mercado estadounidense, promover su competitividad y dinamismo y restaurar la confianza en sus políticas económicas"

Para fines de esta investigación analizaremos al Tratado, como una motivación de México a integrarse a la economía mundial, y para la cual requiere entre otras cosas de un transporte eficiente y competitivo que es el tema que nos ocupa específicamente el ferrocarril.

Una de las principales acciones de México, fue abrirse a la libre competencia y al libre mercado. Se fomentó más abiertamente la participación de capitales extranjeros, con la idea de aprovechar la oportunidad de "captar flujos comerciales entre las más diversas naciones y utilizarlos como un trampolín hacia el desarrollo"⁴⁵

* Vega, Canovas Gustavo. México, Estados Unidos y Canadá. Pág. 36

⁴⁵ Rubio, Luis. Como afecta el Tratado de libre comercio a México. pp.282

La privatización fue la principal alternativa para atraer inversiones en los diversos sectores productivos del país, y por supuesto uno de los requisitos del Tratado⁴⁶.

El Tratado establece un conjunto de reglas para la liberalización de muchos servicios⁴⁷. Dentro de estos servicios tenemos el de Transporte que es uno de los principales medios de movimiento de mercancías, y en el que los tres países se comprometen a hacer compatibles las normas de transporte terrestre.

Uno de los más importantes medios de transporte, por su capacidad de movimiento de carga a grandes volúmenes es el ferrocarril.

El TLC contempla algunas disposiciones sobre los servicios del ferrocarril. México de acuerdo con sus restricciones constitucionales⁴⁸ mantiene algunas reservas en cuanto a la inversión privada en ferrocarriles.

Sin embargo el TLC en materia de transporte ferroviario de carga, establece que México continuará teniendo acceso completo a los sistemas ferroviarios norteamericanos y canadiense.

El gobierno mexicano:

- ❖ permitirá que en Estados Unidos y Canadá puedan seguir comercializando sus servicios ferroviarios en territorio mexicano y operando trenes unitarios con sus propias locomotoras.
- ❖ permite la participación extranjera en la construcción de infraestructura ferroviaria
- ❖ autoriza a compañías americanas y canadienses, tengan propiedad en terminales de carga

Los países signatarios compatibilizarán a lo largo de 6 años sus normas técnicas y de seguridad en materia de operaciones ferroviarias . Incluyendo: pesos y dimensiones de vehículos, equipamiento; reparaciones y mantenimiento; exámenes médico y no médicos para conductores, señalización y normas de seguridad, normas para el transporte de materiales peligrosos, equipo tractivo y de arrastre y las operaciones a través de las fronteras.

Sin lugar a dudas el Tratado ha sido un paso muy importante para el desarrollo económico de México. El tratado compromete al gobierno a seguir una línea constante y consecuente de la política económica del país.

⁴⁶ Aunque, como ya se hablo en el capitulo anterior, la privatización se inicio en los años 80's, mucho antes de la firma del Tratado de Libre comercio con América del Norte (TLCAN). Pero también es una consecuencia de los procesos de regionalización y del surgimiento de bloques económicos internacionales.

⁴⁷ "La liberalización del servicio de transporte , punto clave para asegurar el éxito de un TLC ". Rubio, Luis. Como va a afectar a México el Tratado del Libre Comercio. Pp. 257

⁴⁸ Art. 28 constitucional. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1997

2.4. REESTRUCTURACION DE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO EN EL GOBIERNO DEL PRESIDENTE ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN.

Todas las políticas desarrolladas en el sexenio salinista, se vieron completadas hasta la presidencia del Dr. Ernesto Zedillo. Se puede decir que en el gobierno de Carlos Salinas fueron sentadas las bases que después llevarían a la culminación del proceso privatizador.

El Plan Nacional de Desarrollo propuso un conjunto de acciones encaminadas a eliminar distorsiones que limitan la eficiencia de los diversos sectores de la economía. Suponía que el desarrollo económico exigía una activa participación en el ámbito internacional que implicaba una intensa relación con el resto del mundo a través del comercio, la inversión y la transferencia de tecnología.

En este gobierno, también se considera prioritario el sector Comunicaciones y Transportes. En especial los Ferrocarriles Nacionales dada la importancia económica de este sector y que por varios años se vio rezagada.

Se reconoce el potencial económico que tiene el Ferrocarril como un medio de transporte más conveniente por su gran capacidad de carga- tonelaje, por ser más seguro y menos agresivo el ambiente.

El ferrocarril mexicano tiene alto potencial económico e infraestructura apta para constituirse en la base del transporte terrestre; pero para su desarrollo el país necesita contar con grandes inversiones, y a sí poder aprovechar las ventajas de este transporte. Por ello hace algunos años el gobierno promovió la participación de capitales privados nacional y extranjero en los Ferrocarriles Nacionales de México. Se inició un proceso de reestructuración, con base en un régimen jurídico mixto en que los capitales privados y sociales toman parte a través de concesiones.

El proceso de reestructuración contempló cuatro aspectos fundamentales: Nuevo Marco Legal, Lineamientos para la Apertura a la Inversión Privada, Segmentación del Sistema Ferroviario, Esquema del Proceso de Desincorporación.

2.3.1. MARCO JURIDICO

La base fundamental de la legislación en materia de Ferrocarriles esta en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y es la que determina en que forma serían utilizados los recursos y que competencia tiene tanto el gobierno como el concesionario.

Hoy los ferrocarriles parten de la reforma a su marco jurídico, para comenzar la reestructuración, y aprovechar la entrada de capitales privados para cumplir con las necesidades que México les demanda.

El 1º de marzo de 1995 se aprueba la reforma del cuarto párrafo del Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, sustituyendo el régimen de participación exclusiva del Estado en el servicio ferroviario, por otro que permitirá la participación de capitales privados. Una vez aprobada la modificación constitucional, en mayo de 1995, se promulga la ley del servicio ferroviario, con el objeto de establecer el marco regulatorio fundamental para que la actividad ferroviaria de México tomara un renovado impulso en beneficio de la seguridad y la eficiencia del servicio, de la competencia en el transporte, de la competitividad internacional de nuestros productos y de la generación de empleos.

2.3.1.1. REFORMA AL ARTÍCULO 28 CONSTITUCIONAL.

Se planteó la necesidad de reformar el artículo 28 constitucional, que consideraba a los ferrocarriles como una actividad exclusiva del Estado. La iniciativa fue aprobada por el Congreso de la Unión, Senadores, Diputados y legislaturas con el fin de que el Sistema Ferroviario Nacional dejara de ser área exclusiva del Estado, pero este conservaría su papel de Rector del desarrollo nacional.

La reestructuración se llevaría a cabo mediante el establecimiento de un esquema e concesiones y permisos que permitían estimular la inversión privada nacional y extranjera.

El Párrafo cuarto del artículo 28 señala:

" No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; petróleo y los demás hidrocarburos; petroquímica básica; minerales radioactivos y generación de energía nuclear; electricidad y las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de la constitución, el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo a las leyes en materia"⁴⁹.

En el Diario Oficial de la Federación del 2 de marzo de 1995, aparece la reforma realizada al párrafo cuarto de artículo 28.

El Ejecutivo Federal fundamentó su iniciativa en los siguientes puntos:

- ❖ La importante transformación de las relaciones entre sociedad y gobierno de las estructuras económicas del país y de las comunicaciones y el transporte, modifican los principios que explicaron la definición de los ferrocarriles como una actividad cuyo desempeño corresponde exclusivamente al Estado.
- ❖ La escasez de recursos públicos imposibilita al Estado a realizar las inversiones inaplazables que requiere la modernización de los ferrocarriles mexicanos, a fin de hacer de esta actividad un instrumento de promoción del desarrollo.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

⁴⁹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Texto Vigente 1997 . pp.127

- ❖ La necesidad de ampliar el acceso a la creatividad y energía de los particulares en el desarrollo económico nacional para que, mediante la aportación de trabajo, tecnología e inversión, permita al Estado concentrar mayores acciones y recursos en el cumplimiento de sus objetivos básicos.
- ❖ La convicción de que no necesariamente un Estado propietario ejerce una más eficaz rectoría sobre la actividad ferroviaria. En un Estado de derecho, son las leyes las que garantizan que la autoridad pueda llevar a cabo la regulación y supervisión que se requiere para modernizar y desarrollar cada sector productivo.

Ver anexo 3 Publicación Diario Oficial de la Federación
2/mar/1995

2.3.1.2. LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO.

El planteamiento de un nuevo marco jurídico, dio como resultado la nueva ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, en la que se definen alcances, mecanismos y normas para otorgar concesiones y permisos a los particulares que pretendan construir, operar, explotar y mantener vías férreas y prestar servicios auxiliares.

La ley reglamentaria del Servicio Ferroviario, da confianza y seguridad a los particulares para realizar inversiones a largo plazo, toda vez que protege a usuarios y concesionarios de prácticas monopólicas o trato discriminatorio.

La soberanía nacional y la rectoría del Estado en la actividad ferroviaria, queda salvaguardada por esta nueva ley, que otorga capacidad plena a las autoridades correspondientes para regular y conservar el dominio de las vías generales de comunicación, sujetando su operación a los intereses de la colectividad.

A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le corresponde la facultad de planear, conducir políticas, determinar especificaciones técnicas y regular el desarrollo ferroviario, supervisar su seguridad y eficiencia operativa, así como normar las relaciones entre concesionarios y usuarios del servicio.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las vías férreas, cuando sean vías generales de comunicación. En ella se establecen las funciones que cada parte desarrollará en el proceso de concesión. Cada artículo define conceptos e interpretaciones de cada parte del sistema general de Ferrocarriles, atribuciones, leyes aplicables, licitaciones y sus bases (requisitos) permisos y servicios a otorgar a las empresas nacionales o extranjeras, responsabilidades, infracciones y sanciones a concesionarios⁵⁰.

Ver anexo 4 Publicación Diario Oficial de la Federación
12/May/1995

LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA APERTURA A LA INVERSIÓN PRIVADA

En noviembre de 1995 se emitieron los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión Privada en el Sistema Ferroviario Mexicano, cuyos principios fundamentales fueron los siguientes: Promover el desarrollo de la infraestructura ferroviaria del país y el incremento de la eficiencia en el sistema de transporte en general para la conformación de un sistema multimodal. Conformar un sistema ferroviario más seguro, competitivo, moderno y eficiente, que coadyuve al intercambio de mercancías y al impulso del comercio exterior de nuestro país, y en general, a comunicar de mejor manera a los mexicanos. "Fortalecer al Estado en el cumplimiento de su función de rectoría y autoridad, para asegurar que la prestación del servicio ferroviario se realice en condiciones que beneficien a la sociedad, preservando la soberanía nacional". Fomentar la inversión privada y social en el sector para acelerar su proceso de modernización, asegurar al Estado las mejores condiciones posibles en cuanto a precio, oportunidad y demás circunstancias pertinentes, como resultado de un proceso transparente y con reglas claras.

Ver anexo 5 Publicación Diario Oficial de la Federación
13/nov/1995

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

⁵⁰ Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Diario Oficial de la Federación .12 de Mayo de 1995 .pag 5
www.sct.gob.mx. Sistema ferroviario Mexicano

2.3.1.3. ESTRATEGIA DE REESTRUCTURACIÓN

Para precisar el esquema de reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, se realizaron una serie de estudios y se tomaron las decisiones necesarias a fin de cumplir con las premisas establecidas en los Lineamientos Generales.

Los puntos que definieron este esquema fueron los siguientes: El proceso de reestructuración al Sistema Ferroviario se basó en la premisa de que el Estado seguiría conservando la propiedad de la infraestructura y concesionaria la operación. El siguiente punto se refirió a la forma de concesionamiento, deliberándose sobre la conveniencia de licitar Ferrocarriles Nacionales de México como una empresa única de alcance nacional, responsable de todas las actividades ferroviarias, o bien, crear varias unidades de negocio parciales y concesionarlas por separado. Para evitar pasar de un monopolio público a uno privado, se decidió adoptar la segunda alternativa. Una vez definidos los puntos anteriores, las alternativas de segmentación a decidir fueron, por un lado si la unidades parciales adoptarían una estructura funcional, es decir, una concesión por cada tipo de actividad, como serían: la conservación y la rehabilitación de la infraestructura, el mantenimiento y conservación de equipo rodante, la operación propiamente dicha, las telecomunicaciones y sistemas y otros; y por el otro, si las unidades ferroviarias se agruparan desde el punto de vista regional, coincidiendo en cierta medida con la subdivisión por zonas que ya tenía Ferrocarriles Nacionales de México con anterioridad, en la que cada uno de los ferrocarriles tendría a su cargo integralmente la operación, la comercialización de los servicios y el mantenimiento de la infraestructura y el equipo. Luego de varios análisis, que incluyeron el conocimiento directo de las experiencias de desincorporación ferroviaria en diversos países, se optó por el esquema de segmentación regional, ya que era el que mejor respondía a la realidad de los ferrocarriles mexicanos.

Al contemplar el proceso de reestructuración, se establecieron dos condiciones previas: el respeto a la soberanía nacional y el respeto a los derechos de los trabajadores. Sobre estas bases, se han definido lineamientos de la reestructuración, que llevarán a la empresa a cumplir con los siguientes objetivos:

- ❖ Modernizar el transporte ferroviario como eje de un sistema de transporte nacional articulado y funcional.
- ❖ Dotar al país de un transporte ferroviario seguro, eficiente y competitivo, que fomente la competencia dentro del sector y promueva el desarrollo del transporte multimodal.
- ❖ Conservar la propiedad del derecho de vía y de la infraestructura en manos del Estado.

Las concesiones y permisos podrán otorgarse, mediante licitación pública, con un plazo de hasta 50 años con posibilidad de prorrogarse otros 50. La inversión extranjera podrá participar hasta con el 49% del capital social, porcentaje que podrá ampliarse previa resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.

Los concesionarios operarán con base en criterios de mercado y podrán fijar sus propias tarifas. El Estado solo podrá intervenir cuando se den condiciones o prácticas que disminuyan, dañen o impidan la competencia.

Respecto a los centros de control de tráfico, éstos deberán establecerse en territorio nacional y a su vencimiento, los bienes del dominio público revertirán al gobierno mexicano.

Aún cuando la reestructuración de Ferrocarriles prioriza el transporte de carga, el Estado Mexicano, quién conservará el derecho de vía e infraestructura mantendrá los servicios de pasajeros en las comunidades aisladas que no cuentan con otro medio de transporte.

La estrategia de reestructuración del sistema ferroviario, que se ha definido a partir de evaluaciones realizadas por un grupo de trabajo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de Ferrocarriles Nacionales de México, así como las experiencias internacionales en procesos de concesión del servicio en otros países, se basa en un sistema de segmentación regional.

Ver anexo 6 Distribución de vías Férreas.

La segmentación regional permite que la responsabilidad global recaiga en las empresas concesionarias responsables de la infraestructura y de la operación e integradas verticalmente por región.

Este esquema integra una sola unidad de negocios todas las variables que inciden en el sistema ferroviario y propicia una operación enfocada a las necesidades del mercado; se minimiza la complejidad normativa y operativa, se estimula la operación de acuerdo con las necesidades regionales; se racionaliza el funcionamiento de los servicios y se agiliza la respuesta de las empresas a los cambios estructurales de la economía.

De esta manera, la reestructuración de los ferrocarriles, planteó la creación de tres empresas regionales y una responsable de las operaciones en la Terminal del Valle de México, además de la línea corta más importante que es la del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. Dichas empresas regionales se integraron verticalmente y son responsables de operar, comercializar mantener y ampliar la infraestructura.

2.3.1.4. NUEVA DIVISIÓN DE LOS FERROCARRILES

Con base en el esquema anterior, la Comisión Intersecretarial de Desincorporación aprobó la segmentación de Ferrocarriles Nacionales de México en tres grandes vías troncales: Noreste, Pacífico Norte y Sureste, así como una Terminal de servicios de interconexión y maniobras en el Valle de México y varias líneas denominadas "cortas", estas últimas con una clara orientación regional. "Con fines de competitividad, en esta estructura se buscó el mayor equilibrio posible entre las tres líneas troncales, de manera que comunicaran de manera alternativa a la Ciudad de México y las dos principales ciudades del país y tuvieran acceso a puertos de ambos océanos"

A partir de los nombramientos de los directores para los ferrocarriles regionales, la división queda de la siguiente manera:

- ❖ Ferrocarril del Noroeste: Corredores Ahorcado-Nuevo Laredo, Monterrey-Matamoros, Aguascalientes –Tampico, México- Veracruz (vía Jalapa), México- Lázaro Cárdenas, Acámbaro- Escobedo y la Doble Vía Electrificada México – Querétaro. Con sede en Monterrey.
- ❖ Ferrocarril del Pacífico Norte: Corredores Querétaro- Guadalajara-Manzanillo, Benjamín Hill Mexicali, Irapuato- Ciudad Juárez, Guadalajara-Nogales, Tampico- Monterrey- Torreón, Saltillo- Piedras Negras y México-Querétaro (línea no electrificada. Con sede en Guadalajara.
- ❖ Ferrocarril del Sureste: Corredores México- Veracruz (mexicano), Córdoba-Medias Aguas, Veracruz- Tierra Blanca, Coatzacoalcos- Salina Cruz y Coatzacoalcos- Mérida. Con sede en Veracruz.
- ❖ Terminal del Valle de México.
- ❖ Línea corta de mayor relevancia Chihuahua al Pacífico, que va de Ojinaga a Topolobampo.

• ver mapa 1
• www.sct.gob.mx. Reestructuración al Sistema Ferroviario Mexicano.

CAPITULO III

PRIVATIZACION DE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO EN LAS LINEAS PACIFICO NORTE Y NOROESTE

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

PRIVATIZACION DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO EN LAS LINEAS NOROESTE Y NORTE PACIFICO

3.1. INICIO DE LA PRIVATIZACION

El 13 de noviembre de 1995, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes encabezada por Carlos Ruiz Sacristán, se dio a conocer los lineamientos Generales para la apertura a la inversión en el sistema Ferroviario Mexicano que contiene los aspectos fundamentales que debían cumplir los interesados en participar, a través de licitaciones públicas, en los títulos representativos del capital social de las empresas ferroviarias.

Las empresas ferroviarias son sociedades, cuyo patrimonio se integra por sus activos y por un título de concesión por tiempo limitado, otorgando al amparo del artículo 10 de la Ley reglamentaria del servicio ferroviario para operar, explotar y en su caso, construir vías férreas, a fin de prestar el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares que señalen el respectivo título, en la región y en las rutas que en el mismo indiquen.

Una empresa ferroviaria se constituirá por cada una de las tres vías troncales: Pacífico Norte , Noroeste, Sureste, una para la terminal del Valle de México, y algunas líneas cortas , estas últimas con una clara orientación regional. Con fines de competitividad, esta última estructura su busco el mayor equilibrio posible entre las 3 líneas troncales, de manera que comuniquen de manera alternativa a la Ciudad de México con las principales ciudades y puertos.

Existen varias etapas del proceso para la enajenación de títulos representativos del capital social de las empresas.

La primera se refiere al registro de los empresarios interesados que tiene por objeto identificar a las personas o grupos, con la intención de intención de invertir en el Sistema Ferroviario Nacional, a los cuales se les extenderá una constancia de registro, y se les entregará un cuestionario informativo y un perfil básico técnico y económico del Sistema Ferroviario Mexicano. Todas las solicitudes de personas físicas o morales, nacionales o extranjeras, son atendidas y estudiadas.

La segunda etapa se refiere a la valuación técnico-financiera de los ferrocarriles, la cual se llevará a cabo por peritos de reconocido prestigio internacional, acreditadas por la Comisión de Avalúos de bienes Nacionales para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuente con los elementos de juicio, que aseguren una adecuada retribución al Estado en el proceso de concesionamiento.

La tercera etapa contempla las licitaciones específicas de cada empresa y en estos casos, la SCT expedirá las convocatorias para la licitación de los títulos representativos del capital social de cada una de las empresas ferroviarias, las cuáles serán publicadas en el Diario Oficial de la Federación.

Las convocatorias describen principalmente, el objeto de la licitación, el calendario de inscripción y participación de los interesados, la garantía de las propuestas y los derechos de los participantes, la forma y los términos de la presentación de ofertas así como el análisis de las mismas. En las licitaciones los interesados deben obtener la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, demostrando su capacidad técnica, administrativa y financiera.

En esta privatización se registraron mas de 15 grupos de empresas , tanto mexicanas como extranjeras, de las que sólo algunas obtuvieron su registro y más tarde fueron las compradoras tales como: Transportación Marítima Mexicana y Ferromex, que cuentan con capital nacional y extranjero.

Dentro de las principales líneas, que fueron licitadas están la del Noroeste y la del Pacífico-Norte. Cabe mencionar que todas las líneas del ferrocarril mexicano son importantes. Pero en este estudio destacamos a principalmente a estas dos líneas debido a 2 factores:

Primero: Por su ubicación geográfica: La línea Noreste abarca principalmente hasta Veracruz, conecta a los principales puertos del golfo. La líneas del Pacífico Norte desde la frontera norte hacia la zona centro de país que también conecta con algunos puertos del pacífico.

Segundo: Son las 2 vías principales de movimiento de carga hacia los Estados Unidos, transportando casi el 60% de carga de país por vía terrestre

3.1.1. LICITACIÓN Y VENTA DEL FERROCARRIL DEL NORESTE

El 9 de agosto de 1996 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó en el Diario Oficial la Convocatoria y la Bases para la adquisición de los títulos representativos del capital social del Ferrocarril del Noreste S. A de C. V. El objetivo de esta convocatoria de esta licitación era la enajenación de las acciones representativas de 80% del capital social del Ferrocarril del Noreste. El 20 % restante de las acciones del capital social lo conservaría el gobierno Federal para enajenarlo dentro de los 24 meses siguientes a la firma del contrato de la primer venta ó mediante oferta pública a través del mercado valores. En su defecto las acciones que no sean vendidas deberá adquirirlas empresa ferroviaria compradora del primer paquete.

La empresa ferroviaria será constituida por el gobierno Federal, en los términos de la legislación vigente y su patrimonio se integrará por:

- a) Un título de concesión por 50 años, otorgando al amparo de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para operar y explotar vías férreas, a fin de prestar el servicio público de Transporte ferroviario y los servicios auxiliares en los términos, condiciones y rutas que señalen en el respectivo título, el cual incluirá derechos de paso obligatorios para tramos determinados en cada ruta en particular;
- b) Los bienes y demás equipos y refacciones necesarios para la operación de la Empresa Ferroviaria;
- c) Un 25% de las acciones representativas del capital social de la Empresa Ferroviaria concesionaria de la Terminal del Valle de México;
- d) Pasivos relacionados directamente con los citados bienes y los derivados de la explotación de la vía concesionada.

La vía troncal comprende las siguientes ciudades: Nuevo Laredo, Monterrey, Matamoros, Ramos Arizpe, Saltillo, San Luis Potosí, Tampico, Aguascalientes, Viborillas, Ahorcado, Marisaca, Querétaro, Ciudad de México, Acámbaro, Lázaro Cárdenas, Jalapa y Veracruz .

* ver mapa 2

En esta licitación se cumplieron las etapas predispuestas en ella :

- ❖ Registro
- ❖ Obtener autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- ❖ Constituir la garantía de seriedad de las proposiciones
- ❖ Obligación de guardar confidencialidad de la información que les sea proporcionada a los interesados.

También están especificados los Derechos de los participantes, las condiciones que deben cumplir, la exposición de sus propuestas, las causas que ocasionan una descalificación, y el Fallo emitido por la Secretaría después de su evaluación de propuestas.

En este caso la empresa ganadora del Ferrocarril del Noreste fue Transportación Marítima Mexicana (TMM) en conjunción con Kansas City Southern Industries, formaron Transportación Ferroviaria Mexicana, y son consideradas como líderes en el servicio de transportación de carga a nivel mundial.

En diciembre de 1996 TFM ganó la concesión para operar el Ferrocarril del Noreste. La empresa comenzaría sus operaciones en junio de 1997.

La empresa Transportación Marítima Mexicana ofreció por el ferrocarril del Noreste \$11,071,900,000,00 millones de pesos siendo la mejor oferta para el gobierno de México, así como también el mejor plan de negocios.

Se ha considerado que la oferta de la empresa fue excesiva⁵¹, pero gracias a evaluaciones de expertos se consideró que el ferrocarril vale muchísimo más que al precio que se vendió por ser la ruta más importante del sistema ferroviario mexicano y que es considerada como la "arteria del comercio en Norteamérica"⁵².

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

⁵¹ Olgún Claudia. "Excesiva la oferta de TMM por el Ferrocarril del Noreste". El financiero. 13/01/1997

p.19

⁵² "Una ganga lo pagado por la vía del Noreste; vale 2200 mdd : BT". El financiero. 05/02/1997

3.1.1.1. RESULTADOS DE LA VENTA

El objetivo de la empresa compradora es invertir 120 millones de dólares para diversificar sus servicios, comprar equipo, mejorar las vías, esto, en un programa de 5 años.

Por la importancia de su ubicación esta vía ha sido llamada "La vía del TLC", ya que el mueve 40% del total de la carga ferroviaria en México, conectando en Laredo con el Union Pacific y con el BNSF y KCSR a través del Tex Mex que hoy es el cruce más ágil y eficiente para el intercambio comercial de carga ferroviaria entre México y Estados Unidos. La empresa está dividida en 4 Unidades de Negocio:

- ✓ Agroindustrial
- ✓ Químicos y petroquímicos
- ✓ Industrial, metales y minerales
- ✓ Intermodal- Automotriz

Para Transportación Ferroviaria Mexicana es muy importante fomentar el intercambio comercial entre exportadores e importadores de los países integrantes del TLC, por ello ha llevado a cabo acuerdos comerciales con los principales ferrocarriles de los Estados Unidos y Canadá.

Los años de operación de TFM en esta vía han rendido ya sus frutos, han disminuido sus tiempos de tránsito, se ha aumentado la velocidad de los trenes un 44% (de 18 a 29 km/hr) se ha reducido el robo de mercancías en un 80%, se han incorporado nuevos sistemas y procedimientos operativos para controlar y agilizar la operación de trenes, se cuenta con la más alta tecnología en señalizaciones de vías y seguimiento de trenes⁵³.

También se ha invertido en el mejoramiento de la infraestructura, se ha elevado la capacidad de tonelaje de las vías.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

⁵³ Transportación Ferroviaria Mexicana. "Segundo Informe a Nuestros Clientes" TFM . Junio 24,1999

El objetivo del que habla TFM es, consolidarse como la empresa ferroviaria líder en México, con eficiencia en su servicio, seguridad, para convertirse en la columna vertebral del comercio internacional en México. Para ello ha requerido de inversiones por más de 100 millones de dólares para mejorar las vías, extensión de 1000 a 1300 mts en la vía México- Nuevo Laredo, adquisición de 150 nuevas locomotoras, construcción de nuevos patios en Laredo, realizar acuerdos con autoridades fronterizas para mayor fluidez operativa, instalación de un Control Centralizado de Tráfico en la ruta Nuevo Laredo- Monterrey, implantación de sistemas y capacitación a empleados, incremento de la flota inicial, llegando a 11200 carros de ferrocarril, disminución del número de carros en mal orden, incremento en la capacidad del Puente Fronterizo de Nuevo Laredo, reducción en los tiempos de tránsito en la Ruta Nuevo Laredo-México de 60 a 34 hrs en trenes intermodal/automotriz y 41.5 para los demás trenes, incremento en la velocidad promedio de trenes, incremento en el volumen de carga .

Otro de los servicios que ofrece TFM es el de transporte de pasajeros, en él que da servicio a comunidades aisladas que no disponen de otro medio de transporte público alternativo (clase única), esta ruta va de México a Querétaro.

3.1.2. LICITACIÓN Y VENTA DEL FERROCARRIL PACIFICO- NORTE

El 7 de marzo de 1997 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó en el Diario Oficial la Convocatoria para la adquisición de los títulos representativos del capital social del Ferrocarril del Pacífico- Norte S.A. de C.V.

El objeto de esta licitación es la enajenación de las acciones representativas del 100 del capital social del Ferrocarril del Pacífico Norte. El 20% restante, lo conservaría el gobierno para enajenarlo dentro de los ochenta y un meses siguientes a la firma del contrato de compra-venta del primer paquete, mediante oferta pública a través del mercado de valores.

La empresa ferroviaria por el gobierno Federal, en los términos de la legislación vigente y su patrimonio se integrará, entre otros por:

- ❖ Un título de concesión por 50% años
- ❖ el título de concesión por 50 años para operar y explotar la vía corta Ojinaga-Topolobampo
- ❖ los bienes y demás equipos y refacciones necesarios para la empresa ferroviaria
- ❖ Un 25% de las acciones representativas del capital social de la empresa Terminal Ferroviaria del Valle de México S.A. de C.V.
- ❖ Pasivos relacionados directamente con los citados y los derivados de la explotación de las vías concesionadas.

En esta licitación se cumplieron las etapas predispuestas en ella :

- ❖ Registro
- ❖ Obtener autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- ❖ Constituir la garantía de seriedad de las proposiciones
- ❖ Obligación de guardar confidencialidad de la información que les sea proporcionada a los interesados.

También están especificados los Derechos de los participantes, las condiciones que deben cumplir, la exposición de sus propuestas, las causas que ocasionan una descalificación, y el Fallo emitido por la Secretaría después de su evaluación de propuestas.

La empresa ganadora de este paquete fue Ferrocarril Mexicano (Ferromex) Empresa formada por capital mayoritariamente mexicano (Grupo México S.A. de C.V.) y capital norteamericano (Union Pacific Railroad) , totalmente privado; fue fundada en 1998.

3.1.2.1. RESULTADOS DE LA VENTA

Ferrocarril mexicano es una empresa privada de transportación de carga general, comercial e industrial a gran escala y transportación turística por medio del ferrocarril.

La red ferroviaria de Ferromex cuenta con más de 10500 kms de vía, lo que la hace más extensa del sistema nacional de transportación por tren. A través de su red ferromex comunica al triángulo de mayor potencial económico del país conformado por las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey. Adicionalmente, Ferromex ofrece servicios internacionales a la fronteras de Mexicali, Nogales, Ojinaga, Ciudad Juárez y Piedras Negras, así como a los puertos de Guaymas, Topolobampo, Mazatlán y Manzanillo en el Pacífico, y Tampico y Altamira en el Golfo.

En coordinación con los ferrocarriles estadounidenses Union Pacific, Burlington Northern Santa Fe y South Orient , Ferrocarril mexicano conecta con toda la red ferroviaria de Estados Unidos y Canadá proporcionando un acceso efectivo a los mercados del norte del continente⁵⁴.

Ferromex cumplió con un agresivo plan de inversión por más de 350 millones de dólares, con el cual adquirió 100 locomotoras, reemplazó 330 unidades de carros de carga, adquirió 809 unidades de carros de carga, modernizó su sistema de tráfico centralizado, implementó un sistema de control directo de tráfico.

Dentro de los servicios de transporte que ofrece ferromex encontramos que existen en varias ramas y el tipo de carga que manejan es distinto:

- ❖ Agrícola
- ❖ Metales, Minerales y Cementos
- ❖ Petróleo, fertilizantes y Químicos
- ❖ Productos Industriales
- ❖ Automotriz
- ❖ Intermodal

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

⁵⁴ ver mapa 3

⁵⁴ Ferrocarril Mexicano. Comunicación Social. México 2000

Agrícola: maíz, trigo, frijol, arroz, sorgo, cebada, gluten, melaza, sebo, grasas, concentrados y Hortalizas⁵⁵. Los agroproductos es uno de los sectores más importantes para ferromex, que abarca la región central y norte de México. La región noroeste de México es el principal centro productor de maíz y trigo. Otros centros agrícolas de producción se localizan en los estados de Durango, Chihuahua, y Baja California. En la parte central, conocida como el "bajío" están: Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Hidalgo y San Luis Potosí.

Metales, minerales y cemento: metales, productos de la fundición y siderúrgicos de todo tipo. Cementos en sus diferentes tipos, a granel y encostalado.

Ferromex transporta estos productos con un equipo de carga especializado para el manejo a granel.

Sus principales corredores están divididos en segmentos:

Segmento Metales: Lázaro Cárdenas, Mich; Piedras Negras Coah.- Monclova/Puebla;- Nogales, Son;- Hermosillo, Son.- Monterrey, N.L.- Altamira, Tamps.- Cd. Frontera, Coah.- Xalo /Monterrey /Piedras Negras /Altamira/ Piedras Negras /Mexicali- Guadalajara, Jal.- B.C.N

Segmento Minerales: El tajo, Son.- Guaymas, Son.- Guaymas/ Cananea- El Tajo, Son.- Durango, dgo.- Manzanillo, Col.- Monterrey, N.L. Piedras Negras, Coah.- Cd. Frontera, Coah.- Nuevo Laredo, Tamps.- Cd. Frontera. Torreón, Coah.- Tampico/ Manzanillo/ Nuevo Laredo/ Cd. Juárez.

Segmento Cemento: Samalayuca, Chih.- Cd. Juárez, chih.-Cd. Industrial, Son.- Guaymas, Son.- Nogales-Culiacan, Mexicali-Mazatlán, Los Mochis.- Huichapan, hgo.- Pantaco-Morelia-Querétaro.- Torreón, Coah.- Aguascalientes.- Caleras, col.- Guadalajara-Culiacán, Mazatlán, Mexicali., Apaxco, Mex.-Salamanca, Pantaco, Los Reyes, Mex.- Toluca, San Luis Potosí.

Petróleo, fertilizantes y químicos: todo tipo de productos químicos, orgánicos e inorgánicos, fertilizantes y derivados, combustibles, plásticos, aceites, grasas y lubricantes. Ofrece el acceso a : Mexical- Calexico, Nogales, Cd. Juárez, El paso, Ojinaga, Presidio y Piedras Negras, Eagle Pass.

⁵⁵ La región noroeste de México es el principal centro productor de maíz y trigo del país, básicamente los estados de Sonora y Sinaloa. Ferromex . www. Ferromex. Com. Mx. 2000

Productos industriales: desde materiales reciclables, hasta componentes y productos terminados de alta tecnología. Bebidas, madera, envases, empaques, papel y derivados, triplay, aglomerados, fibras, línea blanca, losetas y derivados.
Principales Corredores: Valle de México-Cd. Juárez- Torreón- Piedras Negras, Guadalajara- Manzanillo- Monterrey. Guadalajara- Nogales- Mexicali. Monterrey-Manzanillo.

Automotriz: automóviles y camionetas, autopartes.

Principales corredores:

Valle de México- Piedras Negras-Cd. Juárez- Manzanillo. Saltillo- Piedras Negras. Ramos Arizpe- Piedras Negras-Cd. Juárez. Silao-Piedras Negras-Altamira-Manzanillo-Cd. Juárez. Puebla- Piedras Negras-Cd. Juárez. Guadalajara-Manzanillo- Piedras Negras.

Intermodal: contenedores de diferentes medidas, principalmente productos industriales y de consumo, y productos agrícolas.

Estos servicios se prestan en terminales que cuentan con el equipo especializado para eficientar las maniobras de plataforma ferroviaria al camión o al buque y viceversa. Y se prestan en el mercado internacional a través de los cruces fronterizos y puertos marítimos de altura. En el mercado doméstico, entre cualquier par de origen y destino que cuente con instalaciones especializadas (principalmente terminales intermodales).

Principales corredores:

De cualquier origen hacia Guadalajara y Pantaco. Manzanillo-Aguascalientes, Monterrey-Manzanillo, Pantaco-Piedras Negras- Cd. Juárez. Hermosillo- Nogales. Ramos Arizpe- Piedras Negras

Turismo regional: ferromex ha desarrollado inicialmente dos recorridos turísticos que, por la inigualable belleza a sus paisajes únicos en el mundo y por el interés que han despertado los productos que en estas zonas se elaboran, tienen particular atractivo nacional e internacional.

Estos son:

- ❖ **Chepe:** servicio turístico de pasajeros que enlaza a la Ciudad de Chihuahua, Chih; con los Mochis, Sinaloa. Hace un viaje espectacular a través de la Sierra Tarahumara y de la imponente Barranca del Cobre (Koper Canyon) atractivo natural de México, internacionalmente conocido.
- ❖ **Tequila Express:** Ofrece servicio turístico de pasajeros de la Ciudad de Guadalajara, Jal; al municipio de tequila, Jalisco. El viaje incluye el traslado a la ciudad de Guadalajara, atención de clase mundial con personal bilingüe.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.2. LA IMPORTANCIA ECONOMICA DE LAS LINEAS PACIFICO- NORTE Y NOROESTE

En el mercado de transporte en los tres países del TLC esta experimentando un proceso de modernización muy rápido que involucra a todas las modalidades. La oferta esta presentando situaciones novedosas en distintos ámbitos como:

3.2.1. La modernización de la infraestructura y los equipos

México necesita invertir en la modernización de su infraestructura ya que la existente se ha desgastado y aún quedan rutas y zonas que y a no tienen razón de ser o no al menos para los fines para lo que privatiza al ferrocarril. Los equipos de arrastre ya son obsoletos, se requieren equipos más ágiles y modernos para el papel y trabajo a desarrollar.

3.2.2. La integración de los sistemas y de las empresas en grandes consorcios
La integración de los sistemas de transporte y comunicación, en al que haya una conexión de unos servicios con otros, aéreo, marítimo y terrestre; así como la integración de las grandes empresas que invierten su capital en las zonas de mayor influencia del ferrocarril.

El ferrocarril por si mismo no garantiza el desarrollo económico de su zona de influencia, necesita adecuadas conexiones con los demás sistemas de transporte ya sea carretero, aéreo e incluso marítimo para ofrecer más servicios como complemento a los ya existentes, para optimizar la calidad en la prestación de servicios de transporte de carga.

3.2.4. La audacia comercial

La tendencia mundial nos ha llevado a eliminar muchas barreras, que minaban el crecimiento de las empresas. La idea actual es dinamizar, reorganizar, eficientar de manera inmediata los sectores de comunicaciones y transportes, sumergiéndolos en la actividad económica, con inversiones que los lleven a la modernización y por consecuencia reditue un beneficio económico a los ferrocarriles. El ferrocarril ha sido por mucho tiempo un sector muy difícil de reactivar debido al tamaño de su infraestructura y a los costosa que puede ser, así como el equipo tractivo que requiere un amplio mantenimiento. La idea es buscar la eficiencia y explotar la potencialidad del ferrocarril para agilizar el movimiento de carga de la manera más rápida y segura.

Este proceso se aceleró con el Tratado de Libre Comercio con América del Norte que incluye a México⁵⁶.

El nuevo contexto económico nacional e internacional se ha convertido en un factor importante para dinamizar a los ferrocarriles "México está ante un amplio y profundo proceso de redefinición de su espacio productivo, una modificación en la dirección de los flujos de materias primas y mercancías, así como, cambios en la composición de los productos intercambiados que favorecen los movimientos de productos industrializados"⁵⁷

Este fue precisamente uno de los motivos por los que se llevó a cabo la privatización del ferrocarril. En ella se buscó dinamizar el servicio para estar a la par con las líneas americanas y canadienses. Las dos líneas de principal acceso a los mercados del norte por su posición geográfica son la del Noreste y Pacífico-Norte.

Estas líneas desempeñan un papel relevante como medio de transporte de mercancías hacia el norte. Estas líneas dan servicio a los centros de producción más importantes del país, y a su vez, conectan con los principales puertos; además de contar con una cobertura nacional e internacional⁵⁸.

A partir de la privatización, las empresas concesionarias, invirtieron grandes capitales para modernizar a los ferrocarriles y que se brindara un servicio de calidad, para que se lograra una integración con los ferrocarriles del norte, de manera que se pudieran formar cadenas ferroviarias continentales.

Actualmente estas líneas trabajan en conjunto con las líneas americanas, haciendo conexiones en la frontera con las ciudades de Mexicali, Ciudad Juárez, Piedras Negras y Nuevo Laredo.

Uno de los principales beneficios del servicio de estos ferrocarriles es que, se pueden transportar de manera rápida, grandes volúmenes de mercancías, con la ventaja de adaptarse a cualquier tipo de carga. Como anterior mente se dijo por estas vías se transportan todo tipo de carga que va desde productos agrícolas, industriales hasta automóviles.

⁵⁶ SCT. La revolución de los ferrocarriles y el transporte intermodal en América del Norte. Instituto Mexicano del Transporte. Págs. 4-6

⁵⁷ Ibid. pág. 8

⁵⁸ Transportación Ferroviaria Mexicana. Folleto informativo.

La importancia de estas vías radica en su mejor rendimiento o ahorro de combustible por tonelada- kilómetro movida en relación con otros medios de transporte, por ejemplo, aéreo o marítimo.

El sistema ferroviario mexicano se ha convertido en un sistema seguro, eficiente y competitivo; que integra una nueva industria ferroviaria proveedora de servicios.

CONCLUSIONES

Desde el surgimiento del ferrocarril en México, su desarrollo se ha visto plagado de muchos contratiempos. Lo costoso que resulta el crear y mantener la infraestructura ferroviaria, llevó a los diferentes gobiernos a buscar siempre diferentes formas de financiamiento. A pesar que en aquellos años no existía una idea de privatización (tal como es conocida , hoy en día) si se crearon medios para obtener financiamiento, por medio de capitales privados, que ayudaran a construir las líneas y rutas que el país requería para transportar a través de todo el territorio nacional, ya fueran mercancías o pasajeros.

Durante este proceso, hubo resultados buenos y otros que no rindieron frutos, debido a que no existía una estrategia y política económica bien planeadas con la que se pudiera obtener beneficios para los ferrocarriles. Este tipo de problemas llevó a que siempre se detuvieran las construcciones de líneas férreas por la mala planeación en el otorgamiento de concesiones a particulares, y el gobierno tenía que rescatar a la empresa, invirtiendo enormes cantidades de dinero y que no resolvían el problema.

Estas deficiencias se arrastraron por casi un siglo, en el que los diferentes gobiernos no fueron capaces de resolver de manera eficaz el problema en la infraestructura y servicio del ferrocarril. Durante muchos años el servicio del ferrocarril fue pésimo, las condiciones en que se encontraban las vías y los trenes eran las mismas que en los años de la revolución.

Por ello , fue necesario buscar y diseñar una estrategia, que sirviera para poder impulsar el desarrollo de los ferrocarriles, y como ya la experiencia lo había demostrado, el gobierno por sí solo no era capaz de sostener el costo de una modernización en los ferrocarriles.

Para esta época ya no solo en México sino en buena parte del mundo se hablaba de una política que resultaba ser, tal vez, la solución a los problemas de rezago de muchas empresas públicas, conocida como la " privatización". El ejemplo que otros países dieron a México, fue que la privatización podía resolver este problema. Aunque no se debe olvidar que la privatización no es la panacea a todos los problemas.

La privatización es un instrumento deseable para promover el desarrollo de la economía, pero siempre y cuando exista una estrategia clara de desarrollo que lleve a la consolidación de una economía abierta en todos los sentidos. De otra manera las privatización seguirá siendo una mera transferencia del sector público al sector privado, con las consecuencias conocidas y sufridas por todos.

Las privatizaciones en México tienen mal nombre por buenas razones. Se ha abierto la economía de una manera tan desigual que el costo ha sido monstruoso, de hecho, se obligo a los industriales a competir con las manos amarradas, tuvieron que ajustarse a la competencia como pudieran y muchos de ellos perdieron oportunidades por la manera en que se condujo la apertura. De hecho, México, al entrar en vigor el Tratado de Libre Comercio, no contaba con la infraestructura de las líneas ferroviarias americanas y canadienses, y por supuesto, existían muchas restricciones para el acceso a ese territorio de los ferrocarriles mexicanos.

El hecho es que se ha incurrido en muchos errores al privatizar, no por el hecho de hacerlo, sino porque la economía esta entreabierta.

Sin embargo, la privatización de la empresa es un instrumento neutro de política económica. En esta época del mundo, lo importante para el crecimiento económico y para la fortaleza de un país no reside en la naturaleza del propietario de la empresa, sino en el dinamismo y competencia de la economía en su conjunto.

Como la experiencia de otros países los ha demostrado, uno de los sectores más difíciles al privatizar, es el transporte por ferrocarril, debido a la importancia económica que tiene, a la infraestructura tan costosa, y que implica realizar modificaciones en sus marcos jurídicos y cambiar algunas de las políticas de la empresa.

En el caso mexicano los ferrocarriles eran considerados como estratégicos y exclusivos del Estado. Sin embargo, la idea privatizadora y la necesidad de tener un sistema de transporte por ferrocarril moderno llevaron al gobierno a realizar el cambio.

La privatización no sólo del ferrocarril sino también en otros sectores, se ha visto marcada por muchas controversias, debido a que la mayoría de las veces no existe mucha información de los pasos y avances durante el proceso de privatización.

La privatización del ferrocarril ha sido uno de los principales logros del gobierno mexicano, en materia de transportes. El planteamiento de dinamizar el servicio ferroviario se ha cumplido en muchos aspectos. Por ejemplo, se habló de la idea de agilizar las operaciones de transporte de carga y comercio a través de todo el territorio nacional hacia los países del norte, hecho que se ha visto realizado. Con la venta, en primera instancia, de las dos líneas principales, la del Pacífico-Norte y Noroeste, el avance que han demostrado ha sido notable.

De hecho ,la idea del gobierno fue crear un servicio de transporte de carga^{*} eficiente .

Para los fines comerciales y del Tratado de Libre Comercio, la privatización ha sido una buena alternativa, que ha contribuido al desarrollo y dinamismo de los servicios ferroviarios de carga, por la capacidad de transportar grandes volúmenes, con seguridad y eficiencia; a parte de ser más barato que otros medios de transporte como el aéreo y el marítimo.

A diferencia de otros países como: Gran Bretaña, Japón, Italia, Francia, entre otros, en los que el ferrocarril ofrece todo tipo de servicios, en México el papel de ferrocarril se ha redefinido, y ha tomado un nuevo rumbo. Ahora la diversidad de medios de transporte como: el aéreo, marítimo y por carretera le han restado importancia al ferrocarril. En la actualidad el ferrocarril tiene la función de transportar sólo mercancías de los principales centros de producción del país , que van desde el centro del país hasta la frontera con los Estados Unidos.

Este es precisamente el papel que juegan las dos líneas del pacífico –Norte y Noroeste; la mayoría de carga que transportan , se dirige hacia la frontera . se puede destacar que casi un 80 % de la carga es material de ensamble , que se maquila aquí en México y se traslada hacia el Norte, debido a que sale mucho más barato enviarlo por ferrocarril que por avión, a parte es más accesible debido a la ubicación de las ciudades que envían. También estas dos líneas tienen acceso a casi todos los puertos tanto del pacífico como del golfo, de los cuales también recibe carga que proviene del algún otro país y que también es dirigido hacia los principales centros de producción y a los Estados Unidos.

Para el gobierno mexicano lo primordial para un desarrollo económico, fue modernizar la infraestructura ferroviaria y en primer lugar , ampliar y agilizar el servicio de carga , mantener solo servicio de transporte de pasajeros en zonas donde no existiera otro medio de transporte.

Se ha destacado en esta investigación la importancia de las líneas del Norte, debido a que se consideran las más importantes, debido a su distribución y su extensión que en la actualidad contribuyen al comercio con nuestro principal socio y vecino.

Pero que hay de las demás líneas y como han contribuido a este desarrollo. No se podría hablar de manera extensa y específica del papel de estas líneas pues nos ocuparía otra tesis.

^{*} El servicio de transporte de pasajeros desapareció en la mayoría de las rutas que antes existían, solo se conservan líneas o rutas en algunas regiones del país o zonas rurales alejadas, en las que no existe ningún otro modo de transporte a distancia.

Pero si podemos mencionar algunas características de estas líneas y hacer una reflexión de ellas.

Las Líneas del ferrocarril ubicadas hacia el centro y zona sur del territorio nacional han sido aún más difíciles de dinamizar debido a la ubicación geográfica en que se encuentran. Para el gobierno mexicano el ferrocarril del Sureste, el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, han sido considerados como estratégicos y por lo tanto ha sido aún más difícil reorganizar sus marcos jurídicos , y por consecuencia su liberalización. Si se analiza desde un punto de vista económico la rehabilitación e inversión en estos ferrocarriles ayudaría a una reactivación de la economía en esas zonas, que precisamente son de las más pobres de nuestro país. También existen otras líneas a las que no se le ha dado mucha importancia. Aunque se planteó la idea de construir un tren suburbano que de servicio a todas las zonas que no contaban con este servicio y que recorrerá grandes distancias comunicando al Distrito Federal con el Estado de México, y el cual mantendrá conexiones con las demás líneas, no se ha visto avance alguno , de hecho algunas parecen ya inexistentes.

La pregunta ha sido siempre ¿cómo hacerlo? No solo para estas zonas y no solo para este transporte, el problema ha sido siempre la mala planeación de las estrategias económicas y por su puesto la mala administración de los recursos de las empresas ferroviarias por parte del gobierno.

Recordemos que la base de nuestra red ferroviaria fue construida durante el porfiriato ,época en que abrieron totalmente las puertas al capital extranjero principalmente norteamericano y precisamente por ello la construcción del ferrocarril en esos años fue diseñada y construida en base a las necesidades del vecino país . Y en la actualidad la red ferroviaria no ha cambiado mucho su función.

A pesar que existen ya nuevas inversiones de empresas mexicanas, el objetivo económico a cumplir de los ferrocarriles es satisfacer el mercado americano.

El desarrollo integral de un sistema de transporte como el ferrocarril no debe ser suscrito únicamente por las tendencias mundiales, ya sean económicas o políticas; es necesario estudiar a fondo la situación real del sector , saber aprovechar las potencialidades con las que cuenta así convertirlo en el actor principal de este medio.

El hecho es que en la etapa en que se encuentra México , ante un mundo globalizado y del que es imposible apartarse , por el contrario debe integrarse y participar, necesita modernizar sus políticas económicas , y debe implementar nuevas formas de administración de los recursos, incluir a todos los sectores productivos en la actividad económica. ¿ y de que manera?, creando el ambiente propicio para las empresas, insertando inversiones en la modernización de la infraestructura y equipo de los principales sectores que ha sido olvidados por

mucho tiempo el sistema ferroviario y marítimo , y que aún se puede obtener muchos beneficios para las zonas en las que están ubicados y al país en general. En general podemos concluir que la privatización de los sectores de transportes puede funcionar para los fines comerciales que se plantea, pero no solo se trata de deshacernos de las empresas sino de reactivarlas e incluirlas en la actividad productiva del país .

La privatización es una buena alternativa de desarrollo para un sector pero se debe crear primero una cultura de empresas en las que lo más importante sea el desarrollo económico real para el país; que exista una verdadera apertura económica y para ello México debe estar preparado e ir a la par con las nuevas tendencias mundiales.

BIBLIOGRAFÍA

- Arce, Gustavo; Rocca, José y Tajam Héctor.** A quién sirven las privatizaciones? Mitos y Realidades de la Empresas Públicas. Ed. TAE Uruguay 1989.
- Aspe, Armella Pedro.** El Camino Mexicano de la Transformación Económica. Textos de Economía. Ed. Fondo de Cultura Económica
- Baena, Paz Guillermina.** Redacción Práctica. El estilo personal de redactar. Ed. Editores Mexicanos Unidos S.A. 5ª reimpresión Agosto de 1991. México.
- Baena, Paz Guillermina.** Tesis en 30 Días. Lineamientos Prácticos y Científicos. Ed. Editores Mexicanos Unidos S.A. 8ª reimpresión . México.
- Baena, Paz Guillermina.** Manual para elaborar trabajos de Investigación Documental. México. Ed. UNAM Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. 3ª edición 1997.
- Baena, Paz Guillermina.** Instrumentos de Investigación. Tesis Profesionales Y Trabajos Académicos. México. Ed. Editores Mexicanos Unidos S.A. Agosto 1991.
- Bazdresch, Parada Carlos.** El Futuro de la Privatización. Seminario "Libertad y Justicia". Ed. Porrúa. México 1994.
- B. Kamerman, Sheila; J Kahn, Alfred.** La Privatización y el Estado de Bienestar. Ed. Fondo de Cultura Económica. México 1993.
- Canovas, Vega Gustavo.** Compilador. México, Estados Unidos y Canadá 1991-1992. Ed. COLMEX. México 1993.
- Cervantes, Laing Rodrigo.** Privatización de los Ferrocarriles Nacionales de México. Tesis. Colegio de México. México 1997.

Colmenares, Ismael. Lecturas de la Historia de México. Ediciones Quinto Sol. México 1985.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México 1997

Córdoba, Gutiérrez Alberto; Ramírez, Bonilla J. José; Pedrero, Nieto Rafael. La Globalización de la Economía: de la Formación de Bloques a la Internacionalización de la Economía Mexicana. Instituto de Investigación Económica y Social Lucas Alamán. México 1992.

Donahue, John D. La Decisión de Privatizar Fines Públicas y Medios Privados. Traducción Lorenzo González Videla. Barcelona, Paidós 1991.

E.S., Savas. Privatización. La Clave para un Gobierno Mejor. Ed. Gernika.

Fuentes, Díaz Vicente. El Problema Ferrocarrilero en México. México 1951

Gómez, Acevo; Pombo y Abogados. Teoría y Práctica de las Privatizaciones .

González Camacho Jesús. La Privatización como Instrumento del Neoliberalismo . Tesis. Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. México 1996.

Hanke, H Steve. Privatizar para Crecer. Privatisaçao No Brasil. Sergio Guerra. Tr. De Mario R. Da Cruz. Ed. Nórdica. Edição Brasileira de Silvio Neto Bezeria Guerra. Orig. En Inglés (*Privatization and Development*)

Hanke, H Steve. Privatización y Desarrollo. Centro Internacional para el Desarrollo Económico. Ed. Trillas. México1989.

Kuntz, Ficker Sandra; Riguzzi, Pablo (coordinadores). Ferrocarriles y la vida Económica en México. 1850-1950. Del surgimiento Tardío al Decaimiento Precoz. Colegio Mexiquense A.C. Ferrocarriles Nacionales de México. UAM Xochimilco. México 1996.

Leyva, Piña Marco A. Poder y Dominación en Ferrocarriles Nacionales de México 1970/1988. Ed. UAM Iztapalapa. Colección CSH. México 1995.

De la Madrid, Hurtado Miguel. Pensamiento Político. Partido Revolucionario Institucional. Coordinación General de Documentación y Análisis. Tomo I. México. Agosto 1976 a Sep 1981. Octubre 1981.

De la Madrid, Hurtado Miguel . Pensamiento Político. Partido Revolucionario Institucional. Coordinación General de Documentación y Análisis. Tomo II. México 25/sep al 18/dic,1981. Marzo 1982

De la Madrid, Hurtado Miguel . Pensamiento Político. Partido Revolucionario Institucional. Coordinación General de Documentación y Análisis. Tomo III. México 25/ene 1982. Marzo 1982.

De la Madrid, Hurtado Miguel . Los Grandes Problemas Nacionales de Hoy. El reto del Futuro. (Plan Básico). Ed. Diana. México 1982.

Ortiz, Hernán Sergio. Los Ferrocarriles Nacionales de México. Una Visión Social y Económica. D.R. c FNM . México 1987.

Pazos, Luis. La Globalización: Riesgos y Ventajas . Ed. Diana. México 1998.

Rodríguez, Cabrero Gregorio (comp.). Estado, Privatización y Bienestar .Un Debate de la Europa Actual.(comp.). Ed. Icaria, Tuhem . España 1991.

Rojas, Soriano, Raúl. Guía para Realizar Investigaciones Sociales. UNAM. Ciudad Universitaria. México 1985. 8ª edición.

Rubio, Luis . Como va afectar a México el Tratado de Libre Comercio (TLC). (con la colaboración de Alain de Femes) Ed. Fondo de Cultura Económica. México 1992.

Rubio, Luis. Tres Ensayos: Fobaproa, Privatización y TLC. Ediciones Cal y Arena. México 1999.

Rogozinsky, Jacques. Privatization in México. High Price for Change. Interamerican Development Bank. (IBD). Washington, USA 1998.

Rogozinsky, Jacques. La Privatización en México. Razones e Impactos. Ed. Trillas S.A. de C.V. México 1997.

Urias, Beatriz . Los Ferrocarriles de México. 1837-1987. Ferrocarriles Nacionales de México. 50 Años de Integración Nacional. México 1987. FNM Estación Buenavista.

Sánchez, González José Juan. La Privatización en el Proceso de Desmantelamiento del Estado de Bienestar al Surgimiento del Estado Neoliberal. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. División de Estudios de Posgrado. México 1993.

Verges, Joaquim. Las Privatizaciones de Empresas. Ed. Gestión 2000 S.A. España 1993.

Vernon, Raymond (comp.). La Promesa de la Privatización. Un desafío para la política exterior de los Estados Unidos. Ed. Fondo de Cultura Económica. México 1992.

Vernon, Raymond. Soberanía en Peligro; la Difusión multinacional de las empresas de Estados Unidos. Ed. Fondo de Cultura Económica. México 1973.

Vickers, Jonh ; Yarow George. Un análisis Económico de la Privatización. Ed. Fondo de Cultura Económica. México 1991.

Kaplan, Marcos . Crisis y Futuro de la Empresa Pública. UNAM, PEMEX. Ed. UNAM. Instituto de Investigaciones Jurídicas. México 1994.

DOCUMENTOS

Anaya, Gerardo. Neoliberalismo. Análisis de la Realidad Mexicana. Universidad Iberoamericana. Centro de Investigación Universitaria. 1995. 27 págs.

Aspe, Pedro. Discurso en la Conferencia Monetaria Internacional. Londres, Inglaterra. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Junio, 6, 1994.

Corporación Financiera Internacional. Privatización : Principios y Práctica. (CFI) Miembro del Grupo del Banco Mundial. Serie de experiencias de la CFI. Washington D.C. USA 1995.

De la Madrid, Hurtado Miguel . Primer Informe de Avances del Plan Global de Desarrollo 1980-1982. Secretaría de Programación y Presupuesto. Subsecretaría de Evaluación. México , Mayo 1981.

École National du Administration. La Modernisation du Mexique. Suplement Internationale. Mensuel No. 219. Mars 1992 . Francia

Public Administration review. "The Two different concepts of Privatization". USA 1986 No.46 PAG 28

Grupo Financiero Serfin y CS First Boston. Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano. Perfil Informativo s.c. Octubre ,1995

Grupo de Economistas Asociados. Elementos para Reestructurar y privatizar los servicios conexos de Ferrocarriles Nacionales de México. México Febrero, 10 1995

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La revolución de los Ferrocarriles y el Transporte Intermodal en América del Norte. Instituto Mexicano del Transporte. Docto. Técnico No. 16. Sanfandila, Qro. 1995.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Evaluación económica de mejoras a la Infraestructura del Sistema Nacional Ferroviario. Instituto Mexicano del Transporte. Publicación técnica No. 82. Sanfandila, Qro. 1996

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Reforma al Artículo 28 Constitucional. México, 1997.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Reestructuración al Sistema Ferroviario. Dirección General de Tarifas y Transporte Ferroviario y Multimodal. México 2000

Transportación Ferroviaria Mexicana. 2º Informe a Nuestros Clientes. Folleto Técnico. México Junio 24, 1999.

HEMEROGRAFIA

Becerril, Isabel; Benavides, Carlos. "Debe México acelerar proceso de privatizaciones: Clarke", en El Financiero. México, 7 de enero de 1997. pág. 4.

Salgado, Arturo. "Arrollan privatizaciones a trabajadores de ferronales", en El Financiero. México, 12 de enero de 1997. pág. 15.

Hernández, Jaime. "Engaños e ignorancia en la venta de Ferronales", en El Financiero. México, 13 de enero de 1997. pág. 18.

Olguín, Claudia. "Excesiva la oferta de TMM por ferrocarril del Noreste", en El Financiero. México, 13 de enero de 1997. pág. 19.

Notimex. "Adquiere TMM 60% de Trasatlántica Española", en El Financiero. México, 15 de febrero de 1997. pág. 10.

Hernández, Jaime. "Inversión fresca en terminales aéreas, prometen empresarios", en El Financiero. México, 13 de febrero de 1997. pág. 15.

Arellano, Melchor. "Marea Alta", en El Financiero. México 3 de febrero de 1997. pág. 18

Hernández, Jaime. "A tiempo los pagos por el ferrocarril del Noreste", en El Financiero. México, 4 de febrero de 1997. pág. 14.

"Una ganga lo pagado por la vía del Noreste; vale 2200 mdd: BT", en El Financiero. México, 5 de febrero de 1997. pág 14.

Salinas de Gortari, Carlos. "Reformando al Estado", en Revista Nexos. México. No. 148 Abril de 1990. pp. 27-32.

Reyes Heróles, G.G. de Jesús. "La estrategia Distributiva" en Revista Nexos. México. No. 151. Julio de 1990. pp. 57-60.

Camacho , Solís Manuel. "Estatismo o Privatización". Revista Nexos. México, No. 1990. pp. 73-75.

Poder Ejecutivo Federal. Plan Nacional de Desarrollo México 1995-2000.

Poder Ejecutivo Federal . Plan Nacional de Desarrollo. México 1988-1994

Poder Ejecutivo Federal. Plan Nacional de Desarrollo .Informe de Ejecución 1984. México, 1984.

Salinas de Gortari, Carlos. Sexto Informe de Gobierno 1994. Poder Ejecutivo Federal. Presidencia de la República. Dirección General de Comunicación Social. México, Noviembre de 1994.

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION

2/Marzo/1995 Secretaría de Gobernación. Decreto por el que se declara reformado el cuarto párrafo del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

12/Mayo/1995 Secretaría de Comunicaciones y transportes. Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

13/Noviembre /1995 Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Lineamientos Generales para la apertura a la inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano.

9/Agosto/1996 Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Convocatoria para la adquisición de los Títulos representativos del capital social del Ferrocarril del Noreste S.A. de C.V.

7/Marzo/1997 Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Convocatoria para la adquisición de los títulos representativos del capital social del Ferrocarril del Pacífico- Norte.

4/Junio/2001 Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Decreto en el que se extingue el organismo público descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México y se abroga su ley orgánica.

28/Junio/2001 Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Bases para llevar a cabo la liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México.

INTERNET

www.sct.gob.mx

www.gtfm.com.mx

www.ferromex.com.mx

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CUADRO I

**LOS PRIMEROS FERROCARRILES EN ALGUNOS PAISES
COMPARACIÓN CRONOLÓGICA
(1825-1880)**

AÑOS¹	PAISES	FERROCARRILES LINEAS	O
1825	INGLATERRA	STOCKTON DARLINGTON	Y
1830	INGLATERRA ESTADOS UNIDOS	LIVERPOOL- MANCHESTER BALTIMORE Y OHIO DE CAROLINA DEL SUR	Y
1832	FRANCIA	ST. ETIENNE-RIO LOIRA ST. ETIENNE-LYON	
1835	ALEMANIA , BÉLGICA	NUREMBERG-FÜRTH, BRUSELAS-MALINAS	
1837	CUBA, RUSIA	LA HABANA-GUINES, SAN PETERSBURGO- PAVLOVSK	
1838	AUSTRIA	VIENA- FLORISDORF- DEUTSCH WAGRAM	
1839	HOLANDA, ITALIA	AMSTERDAM- HARLEM NÁPOLES-PORTIA	
1844	SUIZA	BASILEA-ST. LUDWIG	
1847	DINAMARCA	COPENHAGUE- ROSKILDE	
1848	ESPAÑA	BARCELONA- MATARO	
1850	BRASIL, CHILE MEXICO	DE MANA, CALDERA- COPIAPO, VERACRUZ- EL MOLINO	Y
1851	PERU	LIMA- EL CALLAO	
1852	CHILE	SANTIAGO-VALPARAISO	
1853	CANADA, LA INDIA	MONTRAL- PORTLAND, BOMBAY - THANA	
1854	NORUEGA	CHRISTIANA (OSLO)- EIDSVOLL	
1855	COLOMBIA	ASPINWALL-PANAMA	
1856	EGIPTO, PORTUGAL	ALEJANDRIA- EL CAIRO,	

¹ De terminación de la obra ferroviaria o de inauguración de las líneas.

1857	ARGENTINA	LISBOA-CARREGADO BUENOS AIRES- SUROESTE
1872	JAPÓN, MÉXICO	TOKIO-YOKOHAMA, MÉXICO-VERACRUZ
1874	VENEZUELA	TUCACAS- EL ANCHA
1876	CHINA	SHANGAI-WOOSUNG
1880	GUATEMALA	SAN JOSE- ESCUINTLA

Fuentes: Elaborado con base en E.F. Carter, *Trenes*, Ediciones Maye, Barcelona, 1962, y O.S. Nock, *World Atlas of Railways*, Victoria House Publishing Limited, Bristol, 1983.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXOS

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CUADRO I

**LOS PRIMEROS FERROCARRILES EN ALGUNOS PAISES
COMPARACION CRONOLÓGICA
(1825-1880)**

ANOS ¹	PAISES	FERROCARRILES LINEAS	O
1825	INGLATERRA	STOCKTON DARLINGTON	Y
1830	INGLATERRA ESTADOS UNIDOS	LIVERPOOL- MANCHESTER BALTIMORE Y OHIO DE CAROLINA DEL SUR	Y
1832	FRANCIA	ST. ETIENNE-RIO LOIRA ST. ETIENNE-LYON	
1835	ALEMANIA , BELGICA	NUREMBERG-FÜRTH, BRUSELAS-MALINAS	
1837	CUBA, RUSIA	LA HABANA-GÜINES, SAN PETERSBURGO- PAVLOVSK	
1838	AUSTRIA	VIENA- FLORISDORF- DEUTSCH WAGRAM	
1839	HOLANDA, ITALIA	AMSTERDAM- HARLEM NÁPOLES-PORTIA	
1844	SUIZA	BASILEA-ST. LUDWIG	
1847	DINAMARCA	COPENHAGUE- ROSKILDE	
1848	ESPAÑA	BARCELONA- MATARO	
1850	BRASIL, CHILE MEXICO	DE MANA, CALDERA- COPIAPO, VERACRUZ-	Y

¹ De terminación de la obra ferroviaria o de inauguración de las líneas.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

		EL MOLINO
1851	PERU	LIMA- EL CALLAO
1852	CHILE	SANTIAGO-VALPARAISO
1853	CANADA, LA INDIA	MONTRAL- PORTLAND, BOMBAY - THANA
1854	NORUEGA	CHRISTIANA (OSLO)- EIDSVOLL
1855	COLOMBIA	ASPINWALL-PANAMA
1856	EGIPTO, PORTUGAL	ALEJANDRIA- EL CAIRO, LISBOA-CARREGADO
1857	ARGENTINA	BUENOS AIRES- SUROESTE
1872	JAPON, MÉXICO	TOKIO-YOKOHAMA, MÉXICO-VERACRUZ
1874	VENEZUELA	TUCACAS- EL ANCHA
1876	CHINA	SHANGAI-WOOSUNG
1880	GUATEMALA	SAN JOSE- ESCUINTLA

Fuentes: Elaborado con base en E.F. Carter, *Trenes*, Ediciones Maye, Barcelona, 1962, y O.S. Nock, *World Atlas of Railways*, Victoria House Publishing Limited, Bristol, 1983.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1801	Vehículo de vapor de Trevithick para transporte carretero de pasajeros. El parlamento británico aprueba la creación del Surrey Iron Railway. Se reinventa el riel con pestaña
1802	Locomotora de vapor de alta presión de Trevithick probada
1803	exitosamente al año siguiente en el país de Gales. Inauguración del Surrey Iron Railway, primer ferrocarril público de carga.
1806	Se inaugura el ferrocarril Swansea and Mumbles.
1807	Experimentos de propulsión de vela en el Swansea and Mumbles. En la misma línea se transportan pasajeros de paga por primera vez.
1808	En Cumberland se utilizan rieles de hierro forjado
1812	Locomotora de cremallera de Blenkinsop y Murria. Válvula de seguridad accionada mediante muelles.
1813	Locomotora Puffing Billy, de William Hedley. William Chapman patenta Bogie de la locomotora.
1814	Locomotora blücher, de George Stephenson.
1815	Primera autorización para construir un ferrocarril en los Estados Unidos, entre los ríos Delaware y Raritan, en Nueva Jersey.
1820	En el taller metalúrgico de Bedlington, Inglaterra, John Birkinshaw produce con todo éxito el primer riel de hierro forjado mediante un tren laminador y obtiene la patente para fabricar rieles laminados.
1825	Se inaugura el FC Stockton and Darlington, primer ferrocarril de vapor para transportar carga. Primera locomotora experimental sobre rieles en los Estados Unidos Construida por John Stevens.
1827	El ingeniero francés Marc Seguin construye la primera locomotora Con caldera multitubular.
1829	La Rocket de los Stephenson gana el concurso de Rainhill.
1830	FC Liverpool Manchester FC Baltimore and Ohio, primero de pasajeros y carga en los Estados Unidos FC de Carolina del Sur con la locomotora estadounidense Best Friend of Charleston, inicia el servicio regular de pasajeros
1831	En los Estados Unidos se adaptan las ruedas de guía a la Locomotora inglesa John Bull.
1835	Primeros intentos de impulsar carros de ferrocarril mediante Baterías eléctricas. En Bélgica se inaugura el primer sistema Ferroviario estatal del mundo.
1836	En los Estados Unidos se equipan las locomotoras con silbatos. Se pone en servicio en Pensilvania el primer coche dormitorio.
1841	Por primera vez se utilizan semáforos de señales en New Cross, Inglaterra.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1844	James Nasmyth inventa el freno neumático. Walschaert construye su mecanismo de distribución.
1845	Crampton utiliza ruedas direccionadas en la parte trasera de la Locomotora para aumentar el peso de la caldera. William Mc'Naught construye una locomotora de doble expansión.
1850	Se utilizan lámparas de aceite en los trenes nocturnos (E.U).
1851	En Alemania se fabrican por primera vez ruedas de acero para Locomotoras. En los Estados Unidos entra en servicio el primer Carro refrigerador. Se establece la primera conexión ferroviaria Internacional en el continente americano entre Laprairie, Québec Y Rouses Point, Nueva York. En el estado de Nueva York se Utiliza por primera vez el telégrafo en el despacho de trenes.
1857	Se fabrican e instalan los primeros rieles de acero en Derby, Inglaterra.
1858	Henry Giffard inventa un inyector de tipo aspirante para llevar Agua a la caldera.
1859	Entra en servicio el primer coche dormitorio Pullman
1860	Los trenes nocturnos utilizan lámparas de gas (E.U)
1863	Belpaire presenta un nuevo sistema de hogar Comienzan a correr los primeros carros comedor entre Filadelfia Y Baltimore. Aparece la locomotora de vapor de vía angosta. Se inaugura en Inglaterra la primera línea subterránea de vapor.
1865	carros tanque para transportar petróleo en Pensilvania
1868	Janney patenta un mecanismo de enganche automático
1871	Se inaugura en Colorado el primer ferrocarril de vía angosta De los Estados Unidos.
1872	Westinghouse perfecciona los frenos de aire automáticos.
1876	Se funda la International Sleeping Car Company
1877	En Pensilvania se utiliza por primera vez el teléfono en los Ferrocarriles.
1879	Locomotora eléctrica de Siemens.
1881	Primer ferrocarril eléctrico de servicio público (Berlín). En los Estados Unidos se instala en los trenes de pasajeros calefacción De vapor.
1884	Parsons inventa la primera locomotora práctica de turbina.
1887	Locomotora articulada de Mallet Se prueba con éxito el petróleo como combustible en trenes de

	Pasajeros (Estados Unidos). Trenes de pasajeros totalmente dotados de luz eléctrica corren En los Estados Unidos.
1888	Se construye el motor eléctrico.
1893	Diesel diseña su motor de combustión interna
1894	Se electrifican tres ferrocarriles en los Estados Unidos.

Fuente: O.S. Nock, World Atlas of Railways, Victoria House Publishing Limited, Bristol, 1983, pp.210-213, básicamente; James Alan Mc'Pherson y Miller Williams (eds.), Railroad, Trains and Train People in American Culture, Random House, Nueva York, 1976, pp23-24, y Juan J. Maluquer, La Locomotora, I.G. Seix y Barral Hnos. Editores, Barcelona, 1943, pp. 8-9, 42, 57 y 59.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

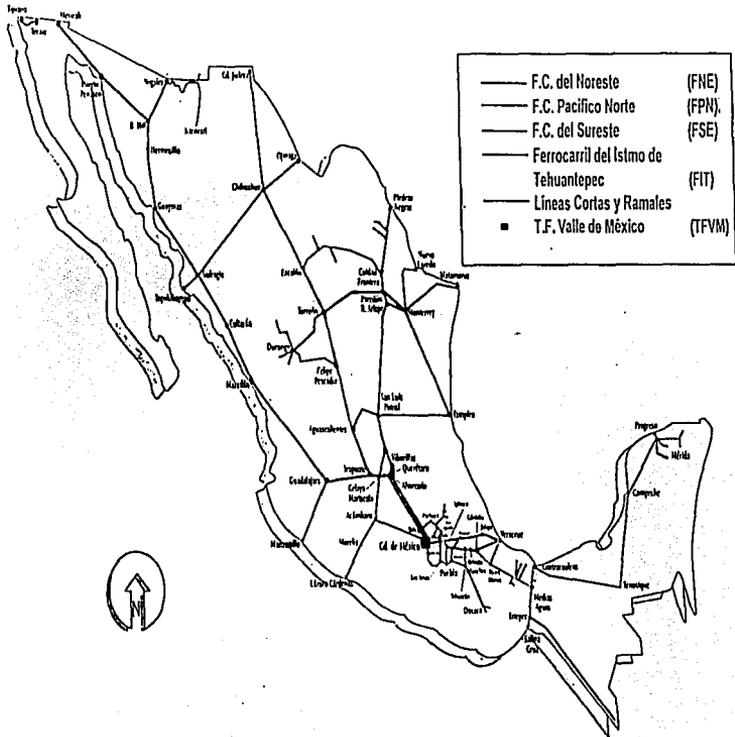
DISTRIBUCION DE LAS VIAS FERREAS

FERROCARRIL	Vía Principal	
	Kms.	%
Ferrocarril del Noreste	4,283	20.7
Ferrocarril Pacifico-Norte	8,107	39.2
Ferrocarril del Sureste	1,479	7.2
Terminal Valle de México	297	1.4
Línea Coahuila-Durango	974	4.7
Unidad Ferroviaria Chiapas-Mayab	1,550	7.5
Vía Corta Nacoziari	320	1.6
Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec	207	1.0
Vía Corta Tijuana-Tecale	71	0.3
Unidad Ferroviaria Oaxaca y Sur	597	2.9
Subtotal de Vías Concesionadas	17,885	86.5
Líneas Remanentes (47 tramos y La Junta-Méndez, Línea C, Empalme Peto-Peto, Aserraderos, Tepehuanes, Oriental-Teziúllán, Zilácuaro-Maravatio.)	2,802	13.5
Total	20,687	100.0

TESIS CON
 FALTA DE ORIGEN

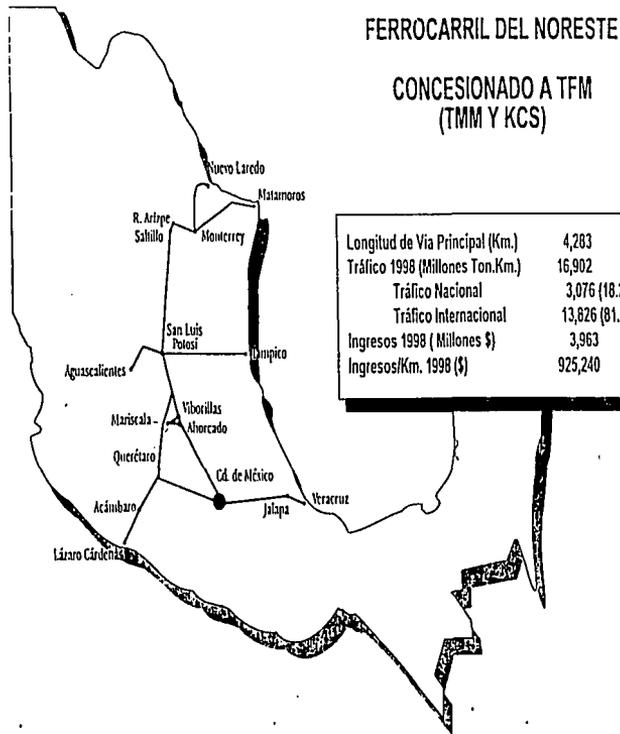
SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO

TESIS COM
 FALLA DE CARGEN



FERROCARRILES TRONCALES

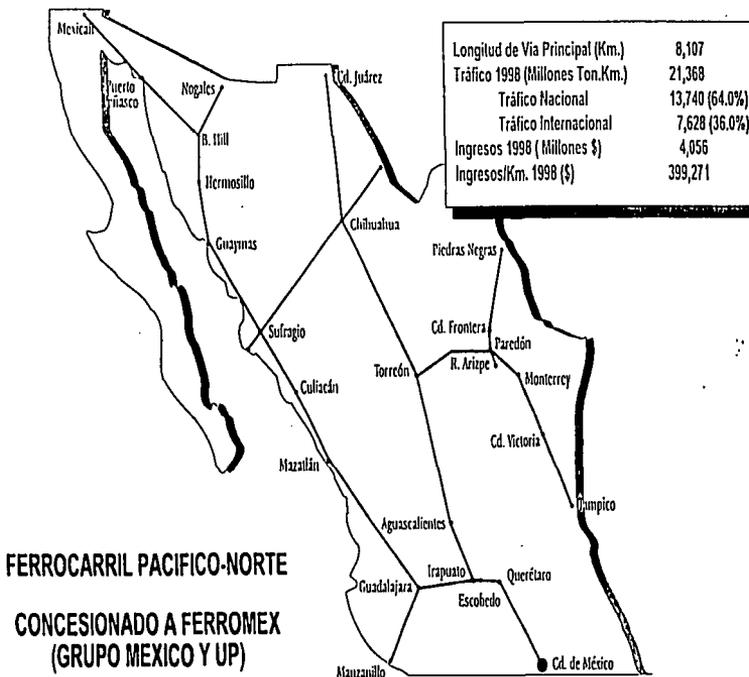
TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN



FERROCARRILES TRONCALES

(Cont..)

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN



COMPARATIVO INTERNACIONAL (1995)

	Ferrocarriles Nacionales	Ferrocarriles Clase I
▼ Velocidad comercial	26 km/hr	86 km/hr
▼ Transporte por locomotora	48.3 ton	206.0 ton
▼ Carga/Km	4 veces menor	
▼ Transporte por carro	2.81 ton	6.65 ton
▼ El consumo de combustible	2.3 veces superior	
▼ Ingreso por empleado	94,300 pesos	1,300,000 pesos
▼ Toneladas/empleado	6 veces menor	
▼ Manejo por empleado	19 carros cargados	128 carros cargados

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Ferromex



— Ferromex
..... Derecho de paso

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Océano Pacífico

Golfo de México

 Ferrocarril Mexicano