



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO.**

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**CAUSAS, COSTOS Y BENEFICIOS DE LA
PRIVATIZACION DE FERROCARRILES NACIONALES
DE MEXICO**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A :

DIEGO ROBERTO BUNGE VIVIER

ASESORO: JOHN SAXE-FERNANDEZ



MEXICO, D. F.

291773

2001.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

Quiero agradecer a:

La Universidad Nacional Autónoma de México

La Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Al Instituto de Investigaciones Económicas

A la Dirección General de Asuntos del Personal Académico

ÍNDICE

<u>INTRODUCCIÓN</u>	6
<u>CAPÍTULO I</u>	10
<u>ANTECEDENTES Y CONTEXTO HISTÓRICO: LAS ETAPAS MÁS TRASCENDENTES DE LA EVOLUCIÓN DE LOS FERROCARRILES</u>	10
A) <u>EL PORFIRIATO</u>	14
B) <u>LA NACIONALIZACIÓN</u>	20
C) <u>CONTEXTO HISTÓRICO</u>	26
<u>CAPÍTULO II</u>	33
<u>PRINCIPALES DETONANTES DE LA PRIVATIZACIÓN</u>	33
A) <u>FACTORES INTERNOS</u>	37
1. <u>El pobre desarrollo de industrias dedicadas a la fabricación de infraestructura ferroviaria</u>	38
2. <u>El estancamiento de la red ferroviaria nacional con los gobiernos posrevolucionarios y la política de favorecer al autotransporte de carga y pasajeros (carreterización)</u>	40
3. <u>La obsolescencia y subdesarrollo del sistema ferroviario mexicano (desmantelamiento y política tarifaria ruinosa)</u>	44
B) <u>FACTORES EXTERNOS</u>	47
1. <u>Papel de los "intereses vitales" de EE. UU. y sus empresas en la privatización ferroviaria</u>	47
2. <u>Las políticas del BM y del FMI en torno al sistema ferroviario mexicano</u>	53
<u>CAPÍTULO III</u>	57
<u>LA PRIVATIZACIÓN</u>	57
A) <u>FUNDAMENTOS Y POSTURAS ANTE LA PRIVATIZACIÓN</u>	59
B) <u>ÁMBITO LEGAL: MODIFICACIONES CONSTITUCIONALES</u>	65
C) <u>EL NEGOCIO FERROVIARIO: LOS TÉRMINOS DE LAS CONCESIONES AL SECTOR PRIVADO Y LA PENETRACION ESTADOUNIDENSE EN EL MERCADO</u>	69

<u>CAPÍTULO IV</u>	86
<u>COSTOS Y BENEFICIOS DE LA PRIVATIZACIÓN DE FNM</u>	86
<u>A) PERSPECTIVA SOCIOECONÓMICA</u>	86
<u>B) SECTOR LABORAL</u>	94
<u>CONCLUSIONES</u>	101
<u>ANEXO I</u>	108
<u>PRINCIPALES PROBLEMAS QUE ENFRENTA EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN MÉXICO Y EL MUNDO</u>	108
<u>A) PROBLEMAS JURÍDICOS</u>	108
<u>B) PROBLEMAS TÉCNICOS</u>	111
<u>C) PROBLEMAS ECONÓMICOS</u>	113
<u>ANEXO II</u>	116
<u>PUENTE TERRESTRE TEHUANTEPEC</u>	116
<u>BIBLIOGRAFÍA</u>	122
<u>REVISTAS, ARTÍCULOS Y DOCUMENTOS</u>	124

INTRODUCCIÓN

En el transcurrir de los últimos tres sexenios México ha sufrido los embates de una política económica neoliberal. La apertura de los mercados y, más adelante, la firma del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN) han generado, entre otras cosas, la venta de paraestatales que históricamente fueron iconos de desarrollo y modernidad para el país.

Con la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) ¿habrá de cambiar radicalmente la historia de este país en materia ferroviaria? A lo largo de esta investigación se responde detalladamente a dicha interrogante. Se estudia, en primera instancia, la historia ferrocarrilera en nuestro país y, subsecuentemente, las causas y los efectos del proceso privatizador. De aquí se derivan, por un lado, las continuidades y discontinuidades del fenómeno ferroviario y, por el otro, los costos y beneficios que emanan de dicho proceso.

En el primer capítulo se revisa la historia ferroviaria en el país y el contexto histórico de la privatización de FNM.

El primer punto se divide en dos momentos: el primero es el Porfiriato, el cual significa el origen y la planeación de los ferrocarriles dirigidos principalmente a satisfacer los intereses de la iniciativa privada nacional y extranjera. En segundo lugar está la Nacionalización, donde los ferrocarriles pasan a manos del Estado (1937), el cual mantuvo el control hasta su privatización en 1995.

El segundo punto contiene el entorno político y económico interno en que sucede el proceso de privatización de los ferrocarriles, pero además cuenta con el análisis del contexto internacional en que tiene lugar dicho proceso. En este último punto, tiene

especial relevancia el intervencionismo estadounidense en nuestro país, el cual fue y es, un elemento determinante en la evolución del sistema ferroviario mexicano.

El capítulo II relata las causas que dieron pie a que se privatizaran los ferrocarriles. *Primero tenemos los factores internos, que en resumen son la obsolescencia y deterioro del sistema; el pobre o nulo desarrollo de industrias dedicadas a la fabricación de infraestructura ferroviaria: el estancamiento, con los gobiernos posrevolucionarios, de la red ferroviaria nacional; y la política de favorecer al autotransporte de carga y pasajeros. Posteriormente se analizan los factores externos, los cuales se centran en el papel de los "intereses vitales" de EE.UU. y sus empresas, así como en las políticas del Banco Mundial (BM) y del Fondo Monetario Internacional (FMI) en torno a la privatización ferroviaria.*

El tercer capítulo contempla, en primer lugar, los fundamentos y posturas de quienes defienden y atacan el proceso privatizador. A continuación se abarca lo relativo al ámbito legal y a las modificaciones constitucionales que se realizaron para llevar a cabo la venta de los ferrocarriles. Finalmente se estudia el negocio que implica el control del sistema ferroviario mexicano y la penetración estadounidense en dicho sector.

En el cuarto y último capítulo se analiza el costo-beneficio de la privatización. Por un lado, se determina quienes son los beneficiarios y quienes los afectados en el ámbito económico del proceso privatizador y, por el otro, se describen los daños laborales y costos sociales directos e indirectos en el transcurso del mismo.

Lo que interesa resaltar en este trabajo es el periodo en sí de la privatización. Se trata de advertir las ventajas y desventajas que conlleva tal proceso, de manera que sirva para ejemplificar la lógica de las políticas actuales. Se busca medir, mediante un análisis histórico y estadístico, los costos y beneficios que son efecto de dicho proceso. Asimismo,

se trata de identificar las múltiples y variadas reacciones de los grupos que representan las posiciones políticas y los intereses en juego.

La fundamentación teórica y conceptual de la investigación surge a partir del trabajo de John H. Coatsworth¹, titulado "El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato", donde se encuentran herramientas de análisis que permiten abordar la problemática de "crecimiento contra desarrollo". Así por ejemplo, Coatsworth utiliza los conceptos de "ahorros sociales" y de "eslabonamientos" tomados de la teoría económica contemporánea, para medir el impacto de los ferrocarriles en el ingreso nacional de México durante el porfiriato. Intento sustraer dichos conceptos y utilizarlos para evaluar la nueva realidad inyectando los datos de la actualidad

Suponiendo que "la fuente económica de ahorro de recursos más importante en el mundo moderno ha sido la innovación tecnológica"², se define el concepto de "ahorros sociales" como las ganancias que proporciona el medio de transporte alternativo; es decir, el ahorro de recursos obtenidos con el ferrocarril en comparación con el medio de transporte tradicional. Sin embargo, la diferencia con el trabajo de Coatsworth es que mientras él debe comparar los beneficios del sistema ferroviario contra carretas y caminos de terracería, nosotros tenemos que enfrentarlo con una industria automotriz avanzada y un sistema carretero moderno.

La finalidad de utilizar este concepto es, por un lado, evidenciar la política de los gobiernos posrevolucionarios de favorecer el autotransporte de carga y de pasajeros y, por el otro, verificar si es cierto que los ferrocarriles en manos del sector privado tienen posibilidades de sustituir de alguna forma transporte carretero.

¹ COATSWORTH, J.H. El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato, México, I.D. I.R.A. 1984, Fomos I y II.

El concepto de eslabonamientos se divide en dos: hacia adelante, que implica que el servicio de ferrocarril es utilizado por otras industrias; y hacia atrás, que significa la recurrencia del ferrocarril a utilizar productos de otras industrias.

Con los eslabonamientos hacia adelante se pretende averiguar qué industrias se favorecieron con la privatización de los ferrocarriles y cuáles tuvieron que prescindir de este servicio. Con los que son hacia atrás se busca definir las preferencias industriales del ferrocarril en manos del sector privado.

Las hipótesis a comprobar son: en relación a los ahorros sociales, que la privatización por sí sola no basta para que los ferrocarriles desplacen al autotransporte; y en relación a los eslabonamientos, que la reorganización de los servicios de ferrocarril en manos del sector privado favorece fundamentalmente a las grandes empresas multinacionales², en detrimento de sectores sociales, comunidades que dejan de recibir el servicio, y de la micro, pequeña y mediana empresa.

Finalmente, la investigación permitirá esclarecer si de verdad es real la necesidad de lograr la autosuficiencia en materia de ferrocarriles, en la medida que se le considere un sector estratégico y no sólo prioritario para el país. Asimismo, mostrará a qué grado la iniciativa privada es capaz de modernizar la infraestructura ferrocarrilera, y si esa modernización responde a las expectativas de la población en general.

² Ibid p.14

¹ El concepto de empresa multinacional es usado según la propuesta de Paul Hirst y Grahame Thompson, Globalization in Question, London, Polity Press, 1996

CAPÍTULO I

Antecedentes y contexto histórico: las etapas más trascendentes de la evolución de los ferrocarriles.

Fueron ciudadanos ingleses, diplomáticos y funcionarios del ferrocarril y del gas, quienes formaron los primeros equipos locales. El primer partido internacional jugado en Uruguay, en 1889, enfrentó a los ingleses de Montevideo y Buenos Aires bajo un gigantesco retrato de la reina Victoria, párpados caídos, mueca de desdén, y otro retrato de la reina de los mares amparó en 1895 el primer partido del fútbol brasileño, que fue disputado entre los súbditos británicos de la Gas Company y la Sao Paulo Railway.⁴

En el siglo XIX el mundo fue transformado en muchos y variados sentidos, por una serie de revoluciones tecnológicas que permitieron la masificación de los productos y su distribución hacia los centros de comercio; entre los medios que hicieron esto posible está el ferrocarril.

El ferrocarril nació en Inglaterra a principios del siglo XIX y su participación fue fundamental en la revolución industrial, ya que representó el primer medio de transporte de carácter masivo. Pero además, su expansión significó la integración de regiones desde el punto de vista tanto económico y político, como social y cultural.

Como dice Sandra Kuntz,

El ferrocarril fue la principal innovación tecnológica introducida en el mundo para el movimiento de bienes y personas durante el siglo XIX. Su especificidad radica probablemente en haber engendrado un enorme ciclo de transferencia tecnológica entre economías de distinto nivel de desarrollo, la cual entrañaba no sólo la difusión de la maquinaria, sino también de los recursos financieros, capital humano y formas empresariales.⁵

⁴ GALEANO, E., El fútbol a sol y sombra, p 31

⁵ KUNTZ Ficker, Sandra, Empresa extranjera y mercado interno: el ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907, El Colegio de México, 1995, p 17

Y México no fue la excepción. Durante el Porfiriato (1876-1910) la expansión de la red ferroviaria a lo largo del país fue un suceso sin precedentes, el cual promovió cierto desarrollo industrial y fue un factor fundamental para el crecimiento económico del país.

Sin embargo, sigue Kuntz,

como todas las transferencias de tecnología, la propagación del ferrocarril en el plano internacional remite al problema de la brecha entre niveles de desarrollo y por lo tanto de la adaptación de tecnología moderna a condiciones muy diferentes de las que le dieron origen.⁶

Así, las políticas internas toman un papel fundamental y la relación con el exterior se vuelve más compleja.

El énfasis otorgado a uno u otro de los supuestos beneficios de la comunicación ferroviaria varió de acuerdo con el momento político, las necesidades más apremiantes y los intereses económicos o partidarios de cada grupo. Si en los primeros años prevalecieron los argumentos de carácter político y de seguridad nacional, desde mediados de siglo comenzaron a destacar los de naturaleza económica: *los caminos de hierro harían posible el florecimiento de las principales actividades productivas del país, la agricultura y la minería, y crearían las condiciones en las cuales sus frutos podrían competir exitosamente en los mercados internacionales. El nuevo medio de transporte contribuiría a que México se convirtiera en centro privilegiado de comercio internacional, al confluir en su territorio los productos de Asia y Europa y enlazarse en él los extremos del continente americano.*⁷

Es de vital importancia mencionar la "coincidencia" temporal de la creación del sistema ferroviario en México con el agotamiento de la frontera ferrocarrilera de EE.UU.⁸. En periodo entre 1875-1885⁹, una vez concluida la extensión de las vías por este país, la siguiente tarea consistió en la expansión del sistema hacia el sur. Resalta el hecho de que en 1903, cuando el Estado mexicano contaba ya con el 51% de las acciones del ferrocarril, de

⁶ Ibidem

⁷ Ibid, p.20

⁸ Para una descripción detallada del origen, evolución y geografía de los ferrocarriles estadounidenses, consúltese James E. Vance, Jr. *The North American Railroad*, John Hopkins University, USA, 1995.

los casi 1.131 millones de pesos de inversión ferroviaria extranjera, 47% era de origen estadounidense, 36% inglés, 10% francés y el resto de otros países europeos¹⁰

Evaluar el impacto económico, político, social y cultural del ferrocarril en cada una de sus etapas trasciende los objetivos de este trabajo. La idea aquí es señalar los momentos más relevantes de la historia ferrocarrilera en México, de tal forma que se tengan los elementos precisos para abordar su situación actual. En este contexto, los dos periodos más relevantes en la historia ferrocarrilera son el Porfiriato y la Nacionalización. El primero porque representa el comienzo de la expansión de la red ferroviaria a lo largo (que no a lo ancho) del país a manos de extranjeros, lo que significó la mayor construcción ferroviaria en la historia de México; el segundo porque se trata del momento en que los ferrocarriles pasan a manos del Estado (1937), el cual mantuvo el control hasta su privatización en 1995.

Estos dos periodos no fueron escogidos al azar, dado que explican situaciones inversas con relación a la propiedad de los ferrocarriles.

En el Porfiriato el sistema estaba en manos del sector privado y extranjero. Su "desarrollo" se hizo principalmente en función de la economía y de los intereses estadounidenses. En efecto, durante este periodo de formación y expansión de la red, los ferrocarriles tuvieron la misión de transportar recursos naturales de México hacia afuera. Basta con observar el mapa de las líneas férreas a lo largo del país para darse cuenta de la preponderancia del eje Sur-Norte. No se trata por supuesto, de una formación de la red ferroviaria interurbana que contribuya al desarrollo interno del país, sino de la extracción de recursos naturales del país (agrícolas y mineros) y su movilización, vía este eficiente medio

¹⁰ Según Page Smith, el punto culminante de la expansión de la red estadounidense fue en 1887. Page Smith, *The rise of industrial America*. Penguin books. Nueva York-Londres, 1990, vol. 6, p. 90

de transporte, hacia los centros manufactureros y consumidores más importantes de EE.UU..

Esto contrasta con la experiencia los países del Norte donde el desarrollo del sistema ferroviario consistió en una red férrea reticulada, uniendo e integrando las regiones del país. En México, así como en el resto de Latinoamérica, la red se caracterizó por tener un esquema de extracción hacia fuera. Es decir, el Sur del continente centró su política ferroviaria en los intereses económicos y estratégicos de las potencias: las vías se dirigieron desde los centros de acopio de materias primas dentro del país sureño en cuestión, hacia los puertos de embarque al extranjero y, en el caso de México, también hacia EE.UU..

Como indica Coastworth, el secretario de Hacienda durante el Porfiriato, José Yves Limantour, alertaba sobre los peligros de dicho esquema:

El sector exportador proporcionó la parte más importante de la carga ferroviaria. Los observadores contemporáneos, incluyendo a funcionarios responsables del gobierno, a menudo hacían comentarios sobre la tendencia de las compañías de ferrocarriles a concentrar sus construcciones en ciertas áreas donde la sobreconstrucción de líneas paralelas daba como resultado una competencia "excesiva" entre las rutas favorecidas, mientras que vastas regiones del país permanecían aisladas.¹¹

Con la nacionalización no se transforma la red. Sigue siendo vertical. La diferencia estriba en el tipo de servicios que el ferrocarril, en manos del Estado, pudo proporcionar dentro de la misma red: servicios que en términos privados no son rentables y necesitan subsidios gubernamentales, pero que estimulan una serie de actividades que resultan fundamentales para el desarrollo interno del país.

¹⁰ ZARCO, Flores, Salvador. "INM Un proyecto que no ha concluido", en la revista Trabajadores de la Universidad Obrera de México, Sep-Oct-Nov 1997, Num.2, p.35

¹¹ COATSWORTH J.H. El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato, Mexico, ED. ERA, 1984, Tomo I, p.53

a) El porfiriato

Cuando Porfirio Díaz alcanzó el poder a finales de 1876, se dio cuenta de que la Constitución por sí sola no podría consolidar el desarrollo económico nacional. Así, la meta del presidente y sus colaboradores de pensamiento positivista consistió en desarrollar la industria.

La economía mexicana se encontraba devastada después de las luchas internas y externas que caracterizaron las tres primeras cuartas partes del siglo diecinueve. Una vez que la paz había sido establecida después de décadas de guerra era necesario promover el desarrollo económico. La estrategia gubernamental consistió, como en nuestros días, en la atracción de inversiones extranjeras y empréstitos. Y para atraer a los inversionistas se requirió el establecimiento del orden, que a decir del gobierno, sólo el ejército podría hacerlo efectivo.

En la mente de Díaz, así como en la de los miembros de su gabinete, el orden y el progreso llegaron a justificar la inversión extranjera, el desarrollo de las comunicaciones terrestres y el consecuente mercado interno sobre la base de una "paz social" fundada en la represión de un gobierno militar, el cual reducía gradualmente las libertades fundamentales de la población. Si bien Díaz utilizó la libertad de prensa para afianzarse en el poder, una vez ahí la restringió argumentando que México no estaba preparado para ella. En los últimos años de su gobierno declaró:

. . . la democracia es el único principio verdadero y justo de gobierno, aunque en la práctica sólo es posible entre los pueblos altamente desarrollados . . . los principios de la democracia no han arraigado profundamente en nuestro pueblo.

el individuo mexicano como regla piensa mucho acerca de sus propios derechos.. pero no acerca de sus deberes...., ...los indios, que constituyen más de la mitad de nuestra población, se ocupan poco de política. Están acostumbrados a buscar dirección en los que tienen autoridad en vez de pensar en sí mismos.¹²

Díaz no titubeó en apostar a la industrialización del país, aunque esto representara un alto costo social

Al inicio, el desarrollo de los ferrocarriles en México se dirigió a fortalecer el nuevo régimen político dado que, por una parte, colaboraba sustancialmente con la reducción del desempleo y subempleo de la fuerza de trabajo y de otros recursos, y por a otra, otorgaba velocidad al desplazamiento territorial de la fuerza política y militar del Estado. Los factores de producción que habitualmente se orientaban a la lucha militar y política, fueron desviados hacia la construcción de infraestructura Las políticas de concesión y de regulación acogidas por el gobierno mexicano en la década de 1880 aglutinaron al régimen de Díaz los intereses de los hacendados, de los propietarios de minas y de los comerciantes más importantes, los cuales hace tiempo añoraban medios de transporte apropiados.

En 1873, tres años antes del ascenso de Díaz al poder, se inauguró el primer ferrocarril México-Veracruz y la red ferroviaria del país era de 572 Km Para 1910 ya eran 19,748 Km de vía, lo que corresponde a 74.67% de la red ferroviaria actual¹³. Sin embargo, no obstante los fuertes subsidios federales para su construcción, como se explicó anteriormente la infraestructura ferroviaria presentaba el inconveniente de haber sido instalada y desarrollada en razón del interés de las industrias extranjeras, fundamentalmente

¹² BAZANT, Jan, *Breve historia de México de Hidalgo a Cárdenas (1805-1940)*, p 93

¹³ ZARCO, "FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO: EL SUEÑO DE LIMANTOUR", ponencia presentada en el *Foro Nacional de Consulta Popular Sobre Comunicaciones y Transportes*, México, 1995

estadounidenses. Y no sólo eso, sino que además la tecnología ferroviaria (entiéndase rieles, locomotoras, vagones y hasta durmientes y clavos) era de importación, lo cual generaba una creciente dependencia hacia el exterior

Desde el principio del gobierno de Díaz los EE.UU. demostraron su deseo por establecer negocios e invertir en México. Para contrarrestar posibles presiones norteamericanas, Díaz restableció relaciones con Francia en 1880; un año después fue organizado el Banco Nacional de México. Asimismo, rehabilitó las relaciones con Inglaterra en 1884; y después de algunos ajustes, la deuda externa de México¹⁴ estaba reducida al mismo nivel que a mediados de siglo. Una vez restaurado el crédito internacional, el gobierno mexicano podía entonces obtener fondos para el desarrollo económico. El aumento en la actividad bancaria fue acompañado por una mayor construcción de ferrocarriles y un incremento en la minería y en la producción industrial.

Con el desarrollo ferroviario se aprecia un notable incremento en los números del sector minero. La reducción del costo de transporte y la introducción de maquinaria pesada inicialmente a minas y después a fundidoras, constituyen elementos fundamentales para impulsar la minería. Prueba de esto es el cuadro que se muestra a continuación.

¹⁴ Para mayor profundidad alrededor del tema consultese a Josefina Zoraida y Lorenzo Meyer, México frente a Estados Unidos (Un ensayo histórico 1776-1993), ICI, México, 1995

PRODUCCIÓN DE LA INDUSTRIA MINERA MEXICANA (1891-1912)

Año	Kilogramos		Toneladas		Métricas	
	PLATA	ORO	PLOMO	ZINC	COBRE	CARBÓN
1891	1 087 261	1 477	30 187	500	5 650	200 000
1895	1 456 773	8 017 c)	68 000	1 100	11 806	270 000
1900	1 776 410	12 697	63 828	1 000	22 473	387 977
1903	2 018 652	15 993	100 532 d)	2 000	46 040 h)	780 000
1905	1 890 970 a)	24 306	101 196	15 650	65 449 i)	920 000
1908	2 221 137 b)	32 028	127 010 e)	3 000 g)	38 173 j)	866 317
1909	2 212 983	34 370	118 186	1 833	57 230	300 000
1910	2 416 669	41 420	124 292	1 593	48 160	304 111
1911	2 518 202	37 120	116 758 f)	1 593	56 072	1 400 000
1912	2 526 715	32 431	105 160	1 266	57 245	982 396

a) Se instituyó la ley de reforma monetaria (marzo 1905).

b) Entró en operación el mayor molino de cianuro en Guanajuato y se inició la cianuración en Pachuca

c) Se inicia el proceso de cianuración en El Oro.

d) Expansión de las fundiciones.

e) Se terminan las plantas de Velardeña y de Chihuahua.

f) Se inician los disturbios en el norte de México

g) Imposición de tarifa de importación de Zinc en EU.

h) Inicio de operaciones en gran escala en Cananea

i) Inicio de operaciones en gran escala en Nacozari.

j) Pánico financiero, las fundidoras quieren para vender sus reservas.

FUENTE: Bernstein, Marvin D., The Mexican mining industry 1890-1950, State University of New York, NY, 1964, pp. 51 y 128¹⁵

Aquí se aprecia un crecimiento de magnitudes sin precedente en la minería, lo cual no se puede explicar sin la introducción de la infraestructura ferroviaria para su

arrastre terrestre. Pero tampoco es entendible la configuración vertical de la red sin el análisis de los aspectos mineros. Como expresa Ana García,

Los ferrocarriles al buscar la conexión de los yacimientos minerales industriales, localizados principalmente en los estados del norte del país como Coahuila, Durango, Chihuahua, Sinaloa y Sonora, establecieron un sistema de comunicación que cubre más del 60% del territorio nacional en una zona predominantemente árida y hasta entonces muy poco poblada y muy aislada del centro. Este sistema, limitado y deforme desde su origen, se orientó en primer lugar a establecer conexión con la red norteamericana, pero también se integró con el centro del país en la mayor parte de sus líneas, al mismo tiempo dejó enormes zonas aisladas y sobre todo dio una comunicación muy limitada a las diversas regiones que conforman este territorio entre sí.¹⁶

Se deduce pues, que existen otros factores determinantes alrededor de este tema: los intereses vitales de EE.UU., los cuales se centran en la extracción de recursos naturales y minerales que ellos no poseen o que les son más caros al extraerlos en su país. Pero esto se aborda con mayor detenimiento en el próximo capítulo, al analizar los factores externos que actualmente conducen a la privatización de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Por otro lado, aunque parezca contradictorio dada la política extranjerizante que se aprecia durante el Porfiriato, durante este periodo se da lo que se llegó a llamar la "mexicanización" de los ferrocarriles, la cual consistió en la compra de acciones de los ferrocarriles por parte del Estado.

El actor principal de la transacción fue el ya mencionado Limantour, quien no sólo creó y promovió la primera Ley Sobre Ferrocarriles publicada en el Diario Oficial el 13 de mayo de 1899, sino que también alertó del peligro de que no se desarrollaran en nuestro país las industrias dedicadas a la fabricación de riel, de carros, de maquinaria, etc., con el

¹⁵ GARCÍA Silberman, Ana, Los ferrocarriles y la organización del espacio económico en México, Tesis Doctoral, Colegio de Geografía Facultad de Filosofía y Letras UNAM, México 1984, p.53-54

¹⁶ *Ibid.*, p.55

objeto de lograr una autosuficiencia en materia de ferrocarriles. En su informe de 1898, en materia de comunicaciones proponía, según Coatsworth, Limantour planteó,

Una intervención incluso mayor del gobierno, para proporcionar una mejor supervisión de la red de vías existente y para orientar los estímulos públicos de acuerdo a las prioridades proyectadas para la futura construcción de ferrocarriles. El principal tema del informe de Limantour fue la necesidad de armonizar el sector de transporte con los requerimientos de las industrias de exportación en desarrollo, y el deseo de mantener la prosperidad del país prolongando la innovación del transporte hacia regiones más lejanas.¹⁷

Fue el mismo Limantour quien en 1903 dio un primer paso para adquirir una mayoría de las acciones de la línea Interoceánica, y con el capital de esa misma junto con los fondos de un préstamo extranjero aseguró ese mismo año el control del Nacional. Tres años después negoció otro préstamo extranjero y con la manipulación del capital de la compañía logró controlar el Central. Finalmente, en 1907 organizó una nueva compañía que se encargaría de las líneas mexicanizadas. En 1908 crea Ferrocarriles Nacionales de México, S.A. como una empresa mixta con una participación accionaria del 51% del Estado mexicano.

Como vemos, la llamada mexicanización contó con una fuerte participación de los préstamos extranjeros, lo cual salta a la vista si uno toma la palabra de forma literal. Sin embargo, siguiendo la política económica postulada por Díaz, lo dicho cobra sentido. Coatsworth afirma que:

La mexicanización coincidió exactamente con la orientación general de la política económica del régimen del porfiriato, que vio en el capital extranjero y en los mercados de exportación la clave del crecimiento económico y de su propia estabilidad política.¹⁸

¹⁷ COATSWORTH, J.H., El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato, México, ED. ERA, 1984, Tomo I, p 58

Finalmente, quedaría por señalar que el periodo de gran construcción, que correspondió al régimen de Díaz, coincidió con la expansión imperialista norteamericana para la que nuestros ferrocarriles fueron un elemento clave. Lejos de representar una amenaza a las pretensiones imperiales estadounidenses, el Porfiriato benefició significativamente la primera etapa de expansión de ese país

b) La nacionalización

Durante la Revolución los ferrocarriles fueron dañados enormemente, sobre todo a partir de 1913, cuando comienza el movimiento en contra de Victoriano Huerta, quien habría asumido el poder tras un golpe de Estado planeado en la embajada de EE.UU.¹⁹. La lucha entre las distintas facciones revolucionarias afectó gravemente el servicio, funcionamiento y los ingresos de la empresa. Se frenó casi por completo la construcción de vías y se redujo la cantidad de fletes y pasajeros. Además, fueron incautados los bienes de las empresas ferrocarrileras por los distintos bandos, quienes a su vez utilizaron sus ingresos para financiar la lucha.

Desdichadamente el ferrocarril resultó ser un elemento vital para la guerra. En aquel tiempo, era el único transporte capaz de movilizar los cargamentos de armas y ejércitos, por lo cual jugaba un papel estratégico-militar fundamental. Gustavo López Pardo explica:

La importancia militar de los ferrocarriles convirtió las vías, puentes, tanques de agua y demás instalaciones en objetivos de la sistemática destrucción de todas las facciones en lucha. Fue tan meticulosa la acción revolucionaria, que en 1916 el 40% de los puentes y túneles requerían ser reparados, el 80% de las vías

¹⁸ Ibid, p 61

¹⁹ Para una descripción detallada del "Pacto de la Embajada" consulte a Josefina Zoraida y Lorenzo Meyer, México frente a Estados Unidos (Un ensayo histórico, 1776-1993), FCE, México, 1995, p.123-129

estaban en mal estado: el 10% de los rieles tenían que cambiarse: era indispensable reparar la mayoría de las terracerías y balastar casi toda la red férrea, y los edificios y las instalaciones de señales, aprovisionamiento de agua y combustibles se hallaban gravemente deteriorados. En lo que a material rodante se refiere, la Revolución destruyó el 50% de las locomotoras existentes en 1913 y el 40% del material de carga y de pasajeros.²⁰

Las administraciones que sucedieron la Revolución se encontraron con un sistema ferroviario devastado. Sin embargo, rápidamente se destinaron cuantiosos recursos para la reparación del daño y, para mediados del periodo obregonista (1920-1924), se había normalizado por completo el servicio. Sin embargo, la intensa actividad reestructuradora implicó un enorme gasto, por lo que hubo que negociar con el Comité Internacional de Banqueros (CIB) el monto de las obligaciones financieras del gobierno mexicano por concepto de préstamos directos, deuda ferrocarrilera y daños ocasionados a compañías extranjeras durante los enfrentamientos.

En 1925 Plutarco Elías Calles firmó un acuerdo con el CIB que se denominó la "Enmienda Panni", el cual desligó la deuda ferrocarrilera de la deuda nacional y dejó que la empresa rielera se encargara de liquidar sus obligaciones financieras. En materia de ferrocarriles se convino que:

A partir del 1 de enero de 1926 las entradas netas totales de los ferrocarriles de que se pudiera disponer serían enviadas mensualmente al Comité de Banqueros para el pago de la deuda ferrocarrilera; se crearía una comisión de Eficiencia que decidiría (entre enero de 1926 y diciembre de 1928) los ajustes de personal y sueldos necesarios para dotar a los ferrocarriles de mayores recursos, y se crearía una comisión que fijaría las tarifas de carga, sin cuya recomendación el gobierno no podía hacer ninguna reducción o aumento de cuotas. Por último, el impuesto del 10% sobre las entradas brutas de los ferrocarriles sería usado por el presidente ejecutivo de la empresa para el pago de la deuda flotante (que

²⁰ LÓPEZ Pardo, Gustavo, *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*, ed. El Caballito, México, 1997, p 30. Datos obtenidos en Gustavo Molina Font, *El desastre de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México, Biblioteca de "Acción Nacional", 1940, pp 40-41

continuaría siendo responsabilidad del gobierno) y para la rehabilitación de las vías férreas.²¹

Asimismo, el convenio se comprometía a devolver los ferrocarriles a los particulares, quienes desde su perspectiva empresarial, tenían como eje central la tan conocida práctica del recorte de personal y de los salarios a fin de incrementar la productividad.²²

Los movimientos obreros y huelgas no se hicieron esperar, pero poco pudieron hacer ante la ofensiva empresarial y cientos de trabajadores serían despedidos.

Pero pronto surgirían otros problemas. La cura de los gobiernos posrevolucionarios había resultado insuficiente, pues el equipo rodante era limitado y se encontraba desgastado en tanto enfrentaba a una mayor demanda del servicio. Tenía ahora un nuevo competidor: el autotransporte. Contaba con una vieja y obsoleta estructura deficitaria y regresiva del sistema de tarifas, las cuales beneficiaban a los grandes monopolios mineros, agrícolas e industriales.

Ante el evidente deterioro de la empresa, era indispensable que el gobierno tomara cartas en el asunto. De acuerdo con Pardo,

Para resolver la crisis económica de Ferrocarriles Nacionales de México se necesitaba modificar el regresivo sistema de tarifas; pero también invertir más de 100 millones de pesos para modernizar las instalaciones y el equipo férreo, abatir el coeficiente de explotación y volver rentable la operación de las líneas. Como desde 1926 el capital privado se había abstenido de realizar inversiones

²¹ Enrique Krauze, Historia de la Revolución mexicana: periodo 1924-1928. La reconstrucción económica, tomo X, México, El Colegio de México, 1991, pp.84-85. En LÓPEZ Pardo, Gustavo, La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, ed. El Caballito, México, 1997, p.35

²² El plan incluía rebajar los salarios entre el 11 y el 15%, suprimir las indemnizaciones, reducir el tiempo extra, negar vacaciones y aumentar la productividad. Véase LÓPEZ Pardo, Gustavo, La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, ed. El Caballito, México, 1997, p.38.

en el transporte ferroviario, sería el gobierno el encargado de rehabilitar y modernizar la red férrea existente.²³

Salvo en el periodo entre 1915 y 1926 en el que el gobierno gestionó la actividad ferrocarrilera, hasta 1934 la administración de la empresa había estado en manos del sector privado. La política en materia de ferrocarriles estuvo pues dirigida, al igual que en nuestros días, al fomento del sector exportador favoreciendo la extracción perpetrada por los grandes monopolios extranjeros²⁴, en detrimento del desarrollo del mercado interno y de los pequeños empresarios nacionales.

Cuando Lázaro Cárdenas asume el poder (1934) el giro fue radical, no sólo en el ámbito ferrocarrilero sino en toda la política nacional. Se tendría ahora como objetivo el desarrollo nacional, situando al mercado interno como el eje de la acumulación del capital y del crecimiento.

Después de todo, como dice Saxe-Fernández la naciente potencia del Norte no había logrado su nivel de desarrollo industrial sobre la base de la liberalización del mercado y la disminución del Estado, muy por el contrario, se sostuvo en un esquema proteccionista y con una amplia participación del Estado en las actividades económicas proveniente del pensamiento de Alexander Hamilton, primer Secretario del Tesoro de Estados Unidos.

Hamilton sintetiza el paradigma de la modernización industrial nacionalista en su Informe sobre las Manufacturas presentado al Congreso en 1790, un proyecto encaminado a la transformación de Estados Unidos en potencia industrial y militar que fue abiertamente rechazado y combatido por los grupos de poder del Sur, los virginianos, más orientados a la agricultura y a un tipo de inserción económica internacional que aceptaba la ideología dominante del librecambismo, auspiciada desde Londres. Los jeffersonianos consideraban a la

²³ LÓPEZ Pardo, Gustavo, La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, ed. El Caballito, México, 1997, pp.48-49

²⁴ Se favorecía a los monopolios en la medida que se daban tarifas especiales para los servicios de "carro completo". Más adelante veremos que en la actualidad, con la privatización de los ferrocarriles se ha suprimido el servicio "menos de carro completo", lo que perjudica a la micro, pequeña y mediana empresa ya que no tienen la mercancía o los medios económicos para llenar un vagón entero.

división internacional del trabajo como un hecho ineluctable de las leyes y de la globalización económica a la cual Estados Unidos había de ajustarse.²⁵

Si trasladamos esto a México, todo con su debida proporción, podría considerarse que antes de Cárdenas nuestros gobernantes siguieron el modelo “virginiano” y que con la llegada de éste se busca implantar una política de modernización nacionalista de corte “hamiltoniano”.

En lo concerniente a los ferrocarriles se daba por sentado que éstos debían satisfacer las necesidades colectivas antes que responder a los intereses lucrativos de los concesionarios. Con un “Estado Benefactor”²⁶ como premisa, la idea consistía en garantizar el cumplimiento de dicha función primaria, para después enfocarse a la construcción de nuevas vías. La guía del servicio se centraba en el desarrollo de la riqueza pública sobre la base del apoyo a la pequeña economía agrícola e industrial que representaban la esencia de la economía nacional.

Pero nada de esto iba a ser fácil, aunado a las deficiencias ya mencionadas del ferrocarril y a la creciente demanda de transporte, encontramos que si bien el gobierno era dueño del 51% de las acciones de los ferrocarriles, su sector privado suponía problemáticas legales en la medida que se le exigiera una cooperación efectiva con la política económica. En determinado momento, la empresa podía seguir fórmulas empresariales opuestas o distintas a los lineamientos estatales, con lo cual, siendo el

²⁵ SAXE-FERNÁNDEZ, John, Ciclos industrializadores y desindustrializadores: una lectura desde Hamilton, Nueva Sociedad, No. 158, Nov.-Dic. 1998, pp.120-158.

²⁶ Este sistema social está basado en un Estado que asume la responsabilidad del bienestar social e individual de sus ciudadanos, usualmente por medio de políticas públicas específicas como el seguro de salud y de desempleo, salario mínimo, control de precios, subsidios a la agricultura, a la vivienda y a otras ramas de la economía, e implementándolo todo por medio de agencias gubernamentales. Philip Babcock Gove, editor in chief, Webster's Third New International Dictionary, G & C Merriam Company, Springfield, Mass, 1971, p 2594.

ferrocarril el transporte terrestre por excelencia, se perdía la coherencia del proyecto de nación y se reducía sustancialmente el margen de movilidad del Estado.

Dicho lo anterior, los fundamentos para su nacionalización fueron:

a) eliminar las trabas legales que impedían al gobierno adecuar las acciones de la empresa con la política oficial en materia ferroviaria; b) generar las condiciones para integrar el sistema ferrocarrilero mediante la conexión de las nuevas líneas y la construcción de los miles de kilómetros de ramales que requerían los grandes troncales; c) rehabilitar, renovar y modernizar los bienes de su propiedad, cuya desatención amenazaba paralizar tan indispensable servicio, con el consecuente impacto negativo en la vida económica del país; d) eliminar los problemas que impedían su eficaz funcionamiento, trababan su desarrollo técnico y propiciaban su desequilibrio financiero; e) propiciar la colaboración del personal rielero en la superación de los vicios y deficiencias que enfrentaban los ferrocarriles; f) centralizar en una dependencia gubernamental el manejo del sistema ferrocarrilero; y finalmente, g) garantizar a los acreedores extranjeros el pago de su deuda.²⁷

Así, el 23 de junio de 1937 el Presidente Lázaro Cárdenas decreta la nacionalización de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Desde sus inicios como empresa paraestatal FNM se encontró con serias limitantes. De entrada, el gobierno tenía que hacerse cargo de reorganizar y modernizar un sistema ferroviario que originalmente fue planeado y construido para responder a los intereses de adineradas empresas mineras, agrícolas y ganaderas, capaces de subsidiar sus servicios debido al gran negocio que aquello les representaba.

Se asumió pues el control, pero también los gastos de una empresa en bancarota con una política tarifaria ruinosa. Los subsidios ahora vendrían del erario público sin posibilidad alguna de acceder a préstamos de la iniciativa privada, lo que iría en detrimento de la construcción de obras sociales y de infraestructura. Asimismo, el capital privado no solo se deslindaba de la rehabilitación y modernización del sistema, sino que además

pondría trabas a cualquier intento del gobierno de Cárdenas por modificar la política tarifaria.

Así las cosas, las primeras acciones gubernamentales se distinguieron poco o nada de las realizadas por el sector privado. Serían nuevamente los trabajadores ferrocarrileros quienes pagarían los costos de reestructuración con recortes de personal, reducción de los salarios y de las prestaciones, con el fin de incrementar la productividad.

En 1938, casi un año después de la nacionalización, la empresa operó bajo una Administración Obrera, hasta que en 1940 Manuel Ávila Camacho modificó su estatus jurídico para convertirla en un organismo público descentralizado.²⁸

c) Contexto Histórico

Una vez relatados los pasajes más trascendentes de la historia ferrocarrilera en nuestro país, es necesario examinar el contexto histórico en que se desarrolla la privatización de FNM, ya que ésta no es un proceso aislado ni un producto de la casualidad. Por el contrario, es un fiel representante de la política neoliberal que ha venido caracterizando al país desde 1982.

No es el propósito de este trabajo el analizar todas y cada una de las tesis neoliberales, pero se considera de vital importancia la mención de las principales propuestas de dicha corriente a fin de contar con un marco de referencia que permita la cabal comprensión del proceso investigado.

²⁷ LÓPEZ Pardo, Gustavo, *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*, ed. El Caballito, México, 1997, pp. 53 y 55.

²⁸ Véase a ZARCO Flores, Salvador, "Neoliberalismo, privatización y Derechos Laborales (El caso de Ferrocarriles Nacionales de México)", Ponencia presentada en el marco del seminario internacional "El Neoliberalismo a principios del siglo XXI, propuestas, críticas y alternativas", Centro de investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, UNAM, 10-13 de abril del 2000

Según Ortiz Wadgymar, el neoliberalismo lejos de pretender y lograr estar fundamentado teórica y metodológicamente, se reduce simplemente a una serie de "medidas pragmáticas" o "recetas", las cuales esquematiza de la siguiente forma:

1. Eliminación del gasto público.
2. Eliminación del déficit presupuestal, liquidando todo tipo de subsidios (incluyendo alimentos y transporte barato para los pobres).
3. Reducción del tamaño del Estado, despido masivo de burócratas a quienes se considera altamente negativos y privatización de empresas paraestatales.
4. Mayor libertad económica para los empresarios, banqueros, industriales y comerciantes, lo que quiere decir que deben eliminarse todo tipo de controles a los empresarios. Es decir la cada vez menor intervención del Estado en la economía.
5. De lo anterior se deriva que se eliminen los controles de precios, que no se limiten las ganancias, que no se grave al capital y que los salarios se fijen en función de las leyes de la oferta y la demanda.
6. Desde el ángulo del sector externo, se recomienda la apertura total e indiscriminada a la inversión extranjera y a las mercancías provenientes del exterior. Para ello se hace necesario un gobierno altamente sumiso a la inversión extranjera que les abra las puertas para que éstos hagan lo que quieran en el país, el cual prácticamente se les entrega.
7. Por lo anterior, viene a ser necesaria una política cambiaria altamente flexible que permita que entren y salgan libremente los capitales nacionales y extranjeros sin intervención por parte del Estado: es decir, existe la libertad para saquear a un país si en otro hay mayor seguridad o mayores tasas de ganancia. Por ello en los ajustes fondomonetaristas, lo primero que se exige al país endeudado es que elimine todo tipo de controles cambiarios.
8. Libre oportunidad de especular en bolsas de valores globalizadas mundialmente.²⁹

Si bien esta corriente ha tenido popularidad -debido entre otras cosas a que se toma a la inversión extranjera, al igual que en los tiempos de Díaz, como aquello que nos sacará adelante económicamente- en la realidad se derrumba por todos lados. Ni siquiera los países más desarrollados han podido adoptarla, y es que como dice Saxe-Fernández,

El punto es que la ideología de crecimiento y expansión, cuando están ligadas a un sistema de crédito no regulado, puede llevar a sobre-extensiones de crédito especulativo que, en la parte descendente del ciclo comercial puede resultar en una crisis económica generalizada. El asunto de fondo en torno a este importante recordatorio se centra en el hecho de que los mercados, sin una

²⁹ ORTIZ Wadgymar, Arturo, Política económica de México 1982-1994: dos sexenios neoliberales, México, ed. Nuestro tiempo, 2a edición en 1994, pp.19-20.

fundamentación política que los regule, los estabilice y los legitime, se colapsan.³⁰

En las últimas dos décadas los países capitalistas centrales (PCC) han insistido en que los países capitalistas periféricos (PCP) adopten este esquema de desarrollo, en tanto que estos mantienen diversas formas de proteccionismo ante las importaciones y, lejos de reducir la participación del Estado, la incrementan. Por ejemplo, como comenta Saxe-Fernández, "el presupuesto del gobierno federal (en EE.UU.) pasa de representar el 17% del PNB con Carter al 22% con Reagan, el 25% con Bush y el 33% con Clinton."³¹

Y en Europa la participación del Estado es mayor, algunos rebasan incluso el 50% del equivalente en el PNB. Lo anterior es una muestra clara de la incoherencia y falta de seriedad de algunos estudiosos que afirman que con la globalización el Estado-Nación tiende a desaparecer paulatinamente.³²

Las causas del auge del neoliberalismo se deben, comenta Ortiz Wadgyrmar, a lo siguiente:

En su acepción actual estas ideas se aglutinan dentro de la nueva teoría estructurada en los países ricos, encaminada a explicar y hacer frente a la crisis económica de los años ochentas y noventas; surgen también a raíz del agotamiento de las políticas del Keynesianismo en la mayoría de esos países, que ya no respondieron a estos tiempos para hacer frente a la crisis. Por eso mismo, el neoliberalismo, aparece como el conjunto de recetas de política económica, enfocadas a aplicarse en los países del Tercer Mundo que enfrentan serios problemas de endeudamiento externo con los países ricos, así como angustiante carencia de divisas para su desarrollo.

La idea de la aplicación de estas fórmulas, es ajustar las principales variables de sus economías, no propiamente que solucione su crisis interna para que se genere un desarrollo económico y social, sino para que se organice la explotación de los recursos naturales, humanos y financieros en *función de*

³⁰ SAXE-FERNÁNDEZ, John, Ciclos industrializadores y desindustrializadores: una lectura desde Hamilton, Nueva Sociedad, No. 158, Nov-Dic. 1998, pp 120-158.

³¹ SAXE-FERNÁNDEZ, John, Globalización: crítica a un paradigma, ed. Plaza y Janes, México, 1999, p.48

³² Véase, por ejemplo a IANNI, Octavio, Teorías de la Globalización, siglo XXI, 1996

asegurar el pago oportuno de la deuda externa. De igual forma, aplicando estas posturas en política económica, se garantiza por una parte la supervisión de su economía por parte del FMI (intromisión abierta) y, por la otra parte, se asegura la posibilidad de una penetración del capital y mercancías extranjeras en estos países, lo cual viene a ser el elemento que facilita en esta etapa, la expansión del capitalismo internacional ³³

Al análisis de Ortiz sólo añadiría que, al afirmar que “la penetración del capital y mercancías extranjeras” a los países del Sur promueve la expansión del “capitalismo internacional”, se garantiza también la propagación del “dominio imperial”, que viene a ser una nueva forma de colonialismo ejecutado por las potencias del Norte.

Con el resurgimiento de otras potencias económicas (Japón y el bloque europeo), la política de EE.UU. se ha enfocado especialmente al continente americano. El cuestionamiento de su hegemonía se hizo evidente y ahora, recurre una vez más a los fundamentos de su Doctrina Monroe y se “amarra” a su área de influencia por excelencia: Latinoamérica.

Ya lo advertía Horowitz a principios de los 70,

El impulso hacia la hegemonía hemisférica bajo la dirección de los EE.UU. se hace aún más fuerte en la actualidad que en cualquier otro periodo de la historia del siglo XX. A medida que la recuperación de Europa de la segunda guerra mundial se convierte en un verdadero ataque al dólar por parte de Europa, y que otros mercados económicos caen bajo el dominio del capital japonés... los Estados Unidos, por pura necesidad, empezarán a racionalizar su imperio económico en términos de un marco hemisférico.³⁴

³³ ORTIZ, Wadgyamar, Arturo *Política Económica de México 1982-1994. Dos sexenios neoliberales*, ed nuestro tiempo, Mexico, 1994, p 14

³⁴ Irving Louis Horowitz “The hemisphere connection” *Queens Quarterly*, vol LXXX, núm. 2, otoño 1973, p. 353.

Esta reflexión es parte de lo que se ha llegado a llamar la “Doctrina de las Áreas Económicas Amplias”³⁵, en la cual se analizan y comparan las estrategias de solución de crisis que llevaron a cabo Japón, Alemania y EE.UU. a finales de los años treinta, de gran vigencia aún en la actualidad.³⁶

El imperialismo estadounidense de los años 30 fundó el concepto de “La Gran Área”, el cual proviene de una discusión entre las élites de poder de esa nación, para definir si el país se podía considerar autárquico y capaz de sobrevivir, económicamente hablando, sin los mercados y las materias primas del Imperio Británico, del Hemisferio Occidental (América) y de Asia. El resultado del debate fue que “los nuevos análisis económicos y estadísticos sobre las estructuras industriales y comerciales complementarias y competitivas de las distintas zonas de integración resaltaron que el <<interés nacional>> de los EE.UU. requería, como mínimo, el libre acceso a los mercados y las materias primas (...)”³⁷ de las áreas arriba mencionadas.

Las fórmula imperial de solución de crisis desarrollada por EE.UU. en esencia económica es.

1. Las élites de poder de EE.UU. decidieron ampliar su zona hegemónica para garantizar la autosuficiencia económica: “Gran Área”.
2. Estructura jerárquica de la metrópolis en donde los satélites debían cumplir tres funciones: “Producir materias primas, alimentos y productos baratos para la

³⁵ Véase por ejemplo, Saxe-Fernández, John, “US Grand Area Revisited”, en “After the Cold War: New Strategies in Latin American-United States Relations”, en *International Journal of Politics, Culture and Society*, vol. 8 No 2, 1994, pp 225-255

³⁶ Véase DIETERICH Henz, “Una ironía de la historia”, en *Los Vencedores*, Ed. Joaquín Mortiz, México, 1997, pp.97-142.

³⁷ Dieterich, *Ibid.*, p.113

metrópolis, consumir los productos industriales de los pueblos jefes y, servir como reserva gigantesca de un ejército de mano de obra industrial”³⁸.

3. Se buscaba “asegurarles a las altas burguesías unos beneficios muy altos mediante una explotación laboral más dura y la transferencia acelerada de los beneficios, procedentes de las zonas económicas ampliadas. Al mismo tiempo se intentaba crear una aristocracia obrera en las metrópolis que renunciara a las tendencias revolucionarias contra el orden establecido, a cambio de su pacificación e integración acompañada de un aumento de su nivel de vida”³⁹.

Si bien es cierto que la potencia vecina del Norte ha mantenido subordinada a Latinoamérica por más de un siglo -por Ej. Sobre la base del apoyo a dictaduras, a la planeación y ejecución de golpes de Estado así como a la intervención militar abierta y la conquista de territorios, los bloqueos económicos y el acoso constante dirigido a captar los recursos naturales de la región- también existe complicidad por parte de los gobernantes de dichas naciones. La adopción de modelos de desarrollo ajenos (provenientes de Europa y EE.UU.) ha sido una característica de la América Latina a lo largo de su historia de vida independiente, lo cual nos clasifica como culturas miméticas, es decir, culturas que copian los modelos económicos, políticos, sociales, legales e incluso culturales que dictan las naciones desarrolladas, aunque en muchos casos se contraponga al interés nacional, a las tradiciones y costumbres y a la idiosincrasia de la nación en cuestión.

Para sustento de lo anterior contamos con numerosos y variados ejemplos: las constituciones políticas, la estructura del Estado (división de poderes), la Democracia, los

³⁸ *Ibid.*, p.139

³⁹ *Ibidem.*

Derechos Humanos, los estilos estereotipados de vida (por Ej. “the american way of life”⁴⁰), los indicadores de desarrollo, los indicadores económicos y por supuesto, el propio neoliberalismo

Éste último lineamiento ha sido dictado -que no asumido- por las potencias y ha llevado a nuestras naciones a convertirse en economías de enclave, lo cual se puede explicar con la reflexión de Arturo Guillén.

El modelo neoliberal guarda una gran similitud con el modelo agrario-exportador vigente en América Latina hasta la depresión de los años treinta. El motor de la acumulación vuelve a ser las exportaciones y el mercado externo. Al interior del sistema productivo se crea, como entonces, una economía de enclave dinámica, alrededor de las maquiladoras y las grandes empresas exportadoras, y, al lado de ellas, un vasto conjunto de actividades desvinculadas del sector exportador y atadas al mercado interno.⁴¹

Es dentro de este contexto que se vende Ferrocarriles Nacionales de México, una de las empresas paraestatales con más historia, considerada alguna vez como área estratégica para el desarrollo económico del país

⁴⁰ Comúnmente este estereotipo de vida aparece en el bombardeo publicitario que ejecutan los medios de comunicación masiva. Básicamente sugiere que para alcanzar la felicidad basta con casarse, tener un par de automóviles, un par de hijos, una casa de campo y un perro. El trabajo es una carga pesada e inevitable, por lo cual debe ser la ambición de todos el retirarse en cuanto les sea posible para así dedicarse a descansar. En este sentido la felicidad absoluta, fielmente relacionada con el “éxito”, tendría que ver con ganarse la lotería y no tener que trabajar más

⁴¹ GUILLÉN, Arturo, *México hacia el siglo XXI*, I.D. Plaza y Valdés, Mexico, DF , 2000, p.247

CAPÍTULO II

Principales detonantes de la privatización.

En 1995 los ferrocarriles nacionales como empresa pública dejaron de existir. Su extinción, ¿se debió acaso a una necesidad económica?. ¿O fue una cuestión de contingencia histórica, es decir, como resultado de una correlación de fuerzas desfavorable a las paraestatales?

En la teoría tradicional de la evolución se explicaba que las especies se extinguían en razón de la supervivencia del más apto.

Darwin había dicho con claridad en *El origen de las especies* por qué las especies se extinguían: porque eran inferiores a sus competidoras. <<Los habitantes de cada periodo de la historia del mundo han derrotado a sus predecesores en la carrera por la vida y, por tanto, son superiores en la escala de la naturaleza>>⁴²

Durante algún tiempo dicha postura fue incuestionable. sin embargo, en la última década ciertos biólogos y antropólogos han reconsiderado los planteamientos en torno a las causas de la extinción. Por ejemplo, Richard Leakey y Roger Lewin, en un trabajo reciente se preguntan:

¿Qué favoreció a los supervivientes a costa de los perdedores? Por decirlo con la sucinta pregunta de David Raup: ¿fueron los malos genes o la mala suerte lo que condenó a los perdedores al olvido evolutivo?⁴³

La respuesta a estas interrogantes no es única. Abundantes ejemplos⁴⁴ muestran una y otra opción como posibles. La desaparición de las especies tiene causas tanto genéticas como azarosas: no necesariamente desaparece la especie más débil ni tampoco sobrevive la

⁴² LEAKEY, Richard y LEWIN, Roger. La sexta extinción. METATEMAS, Barcelona, España, trad. 1997, p.70

⁴³ Ibid p.70

⁴⁴ Ibid pp 70-82

más apta en todos los casos. La suerte, que a menudo se relaciona con la acción de nuevas especies (como el hombre), juega un papel determinante en el proceso evolutivo.

¿Pero qué tiene que ver la evolución de las especies con la privatización de los ferrocarriles en México? Una primera similitud es que los ferrocarriles son una "especie en peligro de extinción" debido a que aquí fueron desplazados (y no superados en términos de eficiencia) por el autotransporte, aunque no necesariamente por una cuestión "genética"; en realidad el ferrocarril es inherentemente más eficiente que el autotransporte para el arrastre terrestre. La capacidad de transportar altos volúmenes o pesos elevados en largas distancias con bajo costo energético, hace de éste el medio más económico y rentable para el transporte terrestre de carga. (ver anexo)

Como lo ha sintetizado el Diputado Jaime Jesús Arceo Castro en una audiencia realizada ante el Congreso:

En cuanto al consumo energético, el ferrocarril es el modo más ventajoso, ya que mientras en avión se consumen 70 gramos de petróleo equivalente por tonelada transportada, en transporte marítimo 32, en autotransporte 37, en ferrocarril sólo se consumen 4 gramos por tonelada transportada.⁴⁵

Asimismo, el ferrocarril también cuenta con notorias ventajas en cuanto a la emisión de sustancias nocivas que degradan el medio ambiente y la calidad de vida. El cuadro que a continuación se presenta respalda tal afirmación.

⁴⁵ Diputado Jaime Jesús Arceo Castro, Cámara de Diputados, 1993

**Emisiones nocivas específicas en el transporte de mercancías
(gramo/ tonelada/ kilómetro)**

Emisiones nocivas	Carretera	Ferrocarril	Vías de Navegación interior
CO (monóxido de carbono)	3.70	0.03	0.20
NOx (óxido de nitrógeno)	3.26	0.20	0.58
CH (hidrocarburos)	1.62	0.01	0.08
Hollín	0.07	0.04	0.04

Fuente: Rail International, Bruselas, julio de 1990, pág. 9⁴⁶

Desde otra perspectiva, los ferrocarriles como empresa paraestatal “pericieron”; la lógica de nuestros gobernantes apunta al paulatino fallecimiento de este tipo de empresas y, nuevamente, no necesariamente tiene que ver con los “genes”.

Lo que se quiere resaltar aquí, es que la causa del deterioro ferroviario -que posteriormente justificó su privatización- tiene diversos factores con características distintas, algunos de naturaleza “genética”, relativos a la funcionalidad de la empresa: determinantes e ineludibles; y otros de naturaleza azarosa, fruto de presiones externas combinadas con decisiones erróneas de los administradores en turno: variables y cambiables.

Los “malos genes” se pueden percibir en la medida en que el ferrocarril encuentre barreras al momento de enfrentar necesidades cambiantes. Por ejemplo, en un principio los túneles fueron construidos con una altura determinada atendiendo las necesidades de la época, sin embargo, en el momento en que la demanda de carga crece y se confecciona la

⁴⁶ En UNCTAD, Los servicios de trenes-bloque en el transporte multimodal, Ginebra, 1991m p 10

tecnología de los contenedores apilados, el diseño del sistema deja de ser funcional y eficiente ya que los túneles no dan la altura correcta.

La "mala suerte" será ejemplificada numerosas veces durante el transcurso de esta investigación.

Este capítulo no sólo se limita a enumerar las causas que dieron pie a la erosión de los ferrocarriles, sino que busca identificar la esencia y la naturaleza de dichas causas distinguiendo las que tienen características determinantes de las que son producto de decisiones históricas de individuos específicos

Cabe aclarar que con el uso de los conceptos en torno a la "extinción de las especies" no se trata de recuperar el "darwinismo social". Por el contrario, sobre la base de lo explicado se asume la imprecisión de Darwin en el ámbito biológico -en cuanto a no contemplar el azar en los motivos de la desaparición de las especies- y consecuentemente, la falsedad de los postulados de quienes lo rescataron como ideología.

La razón por la cual se insertan estos conceptos explicativos es que existe quien mide el valor de las cosas en términos de eficiencia; y si de eso se trata, lo expuesto hasta aquí muestra la superioridad del ferrocarril frente a los otros medios de transporte.

Por último, sin desatender la estrecha relación entre los procesos nacionales con los internacionales, he decidido separar este capítulo en factores internos y externos en busca de una mejor explicación del proceso privatizador de FNM.

En la parte final de la sección de la nacionalización contenida en el capítulo anterior veíamos las dificultades que enfrentó Cárdenas para consolidar el servicio ferroviario bajo el control estatal. El escenario doméstico e internacional que vivió el país en los sexenios subsecuentes era muy complejo. Por un lado, las dificultades internas propiciaron que la integración administrativa de FNM fuera lenta; los problemas laborales, las políticas

retrógradas, así como el énfasis otorgado al autotransporte fueron frenos importantes al desarrollo ferroviario. En lo externo, la entrada de EE.UU. en la Segunda Guerra Mundial y su vital y creciente necesidad de minerales frescos para mantener su aparato bélico e industrial fueron los elementos fundamentales que mantuvieron el esquema original de la red.

a) Factores Internos

Los factores internos que promovieron el subdesarrollo del sistema ferroviario son de naturaleza tanto "genéticos" como "azarosos" o contingentes. Los primeros, determinantes, se relacionan con los altos costos que implica la inversión inicial en el sistema ferroviario (ver Anexo I). los segundos, variables, se vinculan a las políticas aplicadas y se analizan a lo largo de este apartado.

Salvador Zarco⁴⁷ ha identificado algunas de las principales razones que propiciaron que no se desarrollara el sistema ferroviario adecuadamente, así como la consecuente dependencia hacia el exterior. Entre éstas destacan el pobre o nulo desarrollo de industrias dedicadas a la fabricación de infraestructura ferroviaria; el estancamiento, con los gobiernos posrevolucionarios, de la red ferroviaria nacional, y la política de favorecer al autotransporte de carga y pasajeros.

Definitivamente dichos factores no son los únicos responsables de la decadencia de los ferrocarriles y su consecuente traspaso al dominio del sector privado, sin embargo,

⁴⁷ ZARCO, Flores, Salvador, "FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO: EL SUEÑO DE LIMANTOUR", ponencia presentada en el *Forn Nacional de Consulta Popular Sobre Comunicaciones y Transportes*, Mexico, 1995

synetizan en gran medida las razones internas que dieron lugar a que se justificara la venta de la empresa

1. El pobre desarrollo de industrias dedicadas a la fabricación de infraestructura ferroviaria.

El problema de la ausencia de talleres y fábricas destinadas a producir infraestructura ferroviaria tiene diversas causas, las cuales se centran en la política modernizadora que erróneamente tiende a incrementar la dependencia al acoger todas las nuevas tecnologías provenientes del extranjero, en vez de buscar asimilar dicha tecnología y crear una propia con la finalidad de generar un desarrollo autosostenido. Aquí la clave consiste también en apropiarse de esa estructura tecnológica.

Zarco ejemplifica esto con la "dieselización" de la flota (1944-1957), una tecnología entonces no asimilada en el país, en detrimento de las locomotoras de vapor, las cuales ya se estaban produciendo en México.

Si bien la locomotora diesel-eléctrica tiene la ventaja de la eliminación de las múltiples paradas que debe realizar una locomotora de vapor para recargar de agua su caldera, en cambio la locomotora diesel tiene la desventaja de una vida útil de menos de la mitad de una locomotora de vapor, y sobre todo siendo las refacciones del motor diesel de aceros especiales pasamos a una situación de dependencia que dura hasta nuestros días, mientras que locomotoras de vapor que tenían una vida útil importante fueron enviadas a la chatarra.⁴⁸

Esto es un ejemplo de decisiones históricas de individuos específicos que antes de generar un cambio benéfico, produjeron el estancamiento ferroviario. La falta de un

⁴⁸ Ibid p 8

desarrollo de industrias dedicadas a la fabricación de infraestructura ferroviaria se debe a la carencia de voluntad política en algunos casos y a las presiones externas en otros, lo cual ha generado la sumisión y dependencia de nuestro país hacia el exterior. La subordinación del sector industrial ha sido constante a lo largo de la vida independiente de nuestro país y el “mimetismo” de que se hablaba en el capítulo anterior se hace presente al asumir tecnología extranjera sin generar una propia

Con la privatización y en el contexto de la apertura comercial unilateral, puesta en marcha en el periodo de Miguel de la Madrid (1986) y formalizada en el TLCAN, las empresas mexicanas que ofrecían insumos y servicios a FNM han sido desplazadas por sus contrapartes estadounidenses, que cuentan con todas las ventajas incluyendo un sistema crediticio estable. Esta situación bloquea cualquier iniciativa de contar con una infraestructura nacional de ferrocarriles. Numerosas empresas estadounidenses ya han penetrado en el mercado ferroviario mexicano para suministrar acero, herramientas y equipo, vagones reconstruidos, engranaje, inyectores, partes de locomotoras, maquinaria de construcción y mantenimiento, equipo de riel y tracción, señales electrónicas, sistemas de baños y lavaderos, válvulas y flotadores de carros tanque, ruedas para tren y metro, sistemas de frenado y frenos de aire, sistema de aire acondicionado, entre otros.⁴⁹

⁴⁹ U. S. Department of Commerce - National Trade Data Bank, June 22, 2000

2. El estancamiento de la red ferroviaria nacional con los gobiernos posrevolucionarios y la política de favorecer al autotransporte de carga y pasajeros (carreterización)

En cuanto al estancamiento de la red ferroviaria los datos son contundentes. En 1910 el total de vías (contando la vía principal, las secundarias y las particulares) era de 19,748 Km. En 1995 sólo ascendía a 26.613 Km, lo que quiere decir que en ochenta y cinco años creció 34.7%⁵⁰.

El mayor despliegue de vías se dio durante el Porfiriato, obra fundamentalmente de empresas extranjeras. A partir de entonces la red se estancó y salvo algunos esfuerzos su crecimiento fue mínimo. El cuadro siguiente revela la evolución de la longitud total de vías a partir de 1940, momento en que el General Cárdenas deja el poder.

Años	1940	1950	1960	1970	1980	1990	1995
Kilómetros	22 979	23 332	23 369	24 468	25 510	26 361	26 613

Fuente: Series estadísticas de 1995. FNM.

Como se puede apreciar el crecimiento de la vía en manos del Estado fue casi nulo. No se desarrolló la red ferroviaria y los gobiernos postcardenistas casi se limitaron a unir los ferrocarriles construidos por las compañías extranjeras para integrar una sola red. El sistema siguió siendo vertical y el esquema reticular planteado con la nacionalización se quedó en el papel.

La idea de la administración estatal era justamente transformar la red en aras de responder al desarrollo interno del país, lo cual debía lograrse, entre otras cosas, con la

construcción de nuevas vías que integraran las diversas zonas del país. El contexto histórico y las decisiones erróneas de los gobiernos postcardenistas revirtieron el proceso.

Por otro lado, la política de favorecer al autotransporte de carga y de pasajeros es evidente. Las estadísticas sugieren un impulso constante y sostenido a la red carretera que contrasta con el congelamiento de la red ferroviaria. Las carreteras (pavimentadas y no pavimentadas) para el autotransporte de carga y pasajeros comenzaron con 1,426 Km en 1930, y de ahí aumentaron a 27.000 Km en 1950, a 71.000 Km en 1970, y finalmente a 235.000 Km en 1988⁵¹, lo que constituye un incremento de cerca del 900% en 38 años (1950- 1988).

Es a partir de la década de los setenta en adelante cuando se aprecia el mayor incremento en la red carretera. El cuadro que a continuación se presenta muestra el porcentaje de las inversiones del sector transporte destinadas a la construcción y conservación de la red carretera, en contraposición a lo que sucede con las inversiones orientadas al sistema ferroviario.

Esto repercute, dice Zarco, en que "lesiona el desarrollo económico del país y por ende a nuestra soberanía al obstaculizar el desarrollo del ferrocarril como una de las palancas básicas para impulsar el desarrollo de la industria, la agricultura y el mercado interno."⁵²

⁵⁰ Zarco, *Op.cit*p.12

⁵¹ Varios. "El desarrollo de la infraestructura carretera en México", en SPILLER, Pablo, Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México, ITAM, pp.266-267

⁵² ZARCO, Flores, Salvador. "FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO: EL SUEÑO DE LIMANTOUR", ponencia presentada en el *Foro Nacional de Consulta Popular Sobre Comunicaciones y Transportes*, México, 1995, p.7

LA INVERSIÓN PÚBLICA TOTAL Y LA INVERSIÓN EN EL TRANSPORTE TERRESTRE

Miliones de pesos a precios corrientes

Años	Inversión pública		Inversión total en		Inversión en		Inversión total en	
	total	carreteras, caminos y ferrocarriles	ferrocarriles	construcción de ferrocarriles	carreteras	construcción de carreteras		
1970	30 395	8 807	1 704	153	2 724	1 122		
1971	32 897	4 889	914	35	2 708	3 048		
1972	37 098	7 877	1 153	20	4 939	3 396		
1973	49 338	12 681	2 121	50	6 131	4 033		
1974	60 817	18 541	3 289	147	5 719	3 233		
1975	95 767	19 827	4 933	338	6 958	4 192		
1976	108 611	36 826	4 891	463	7 911	5 778		
1977	140 102	36 579	5 489	838	10 226	4 171		
1978	215 821	41 586	5 757	1 136	12 736	8 494		
1979	313 751	41 368	8 378	1 047	7 485	3 342		
1980	486 178	68 886	15 924	3 893	16 336	12 468		
1981 (preliminares)	792 263	100 300	19 751	5 709	30 411	22 931		

En miles de millones

Fuente: Estadística Económica Nacional, SEI, México, 1981

Porcentajes de la inversión total en ferrocarriles y carreteras en relación con la inversión en comunicaciones y transportes

Año	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Ferrocarril	29.3%	19.9%	14.4%	16.8%	21.2%	24.9%	23.5%	20.6%	18.2%	18.9%	23.2%	15.5%
Autotransporte	45.2%	58.9%	67.7%	48.5%	36.8%	35.1%	38%	38.5%	40.4%	16.9%	23.8%	23.9%

Fuente: Estimaciones del autor en base al estudio anterior

Esto comprueba la afirmación de la preferencia que se le dio al transporte carretero en detrimento del ferrocarril. Los números y porcentajes claramente muestran que la inyección de recursos estatales fue por mucho a favor del autotransporte, sector cuyo equipo es suministrado abrumadoramente por empresas extranjeras

Con un subsidio gubernamental desigual, el auge carretero estuvo acompañado de un paulatino deterioro del sistema ferroviario, el cual fue desplazado del mercado al ser "superado" en términos de "competitividad".

Resalta el hecho de que el autotransporte de carga absorbe la participación ferroviaria especialmente en el ámbito doméstico.

**PARTICIPACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y DEL
FERROCARRIL EN LA CARGA DOMÉSTICA**
(Porcentajes)

	1971	1980	1982	1988	1994	1995
Carretera	74.0	72.0	73.2	81.5	80.4	81.3
Ferrocarril	20.0	19.7	19.4	15.0	11.7	11.6

Fuente: "Manual Estadístico del Sector Transporte". IMT, SCT 1995.

Nota: Se acepta que en el total de la carga está excluida la carga carretera no movilizada por el autotransporte federal.⁵³

El notorio desplazamiento del ferrocarril del mercado nacional refleja, por un lado, la tendencia del Estado a favorecer al autotransporte y, por el otro, la obsolescencia y subdesarrollo a que fue llevado el sistema ferroviario mexicano.

⁵¹ SCHEINVAR, Isaac, Las carreteras y el sistema portuario frente a las reformas económicas en México, Naciones Unidas, CEPAL, Santiago de Chile, 1999, p. 19

3. La obsolescencia y subdesarrollo del sistema ferroviario mexicano (desmantelamiento y política tarifaria ruinosas)

Para determinar la obsolescencia y subdesarrollo del sistema ferroviario mexicano, resulta útil compararlo con los ferrocarriles de otros países a fin de establecer su valor potencial.

Desde luego el punto de comparación deben ser los países con un alto desarrollo en este medio de transporte. En el cuadro se contrasta a México con algunos de los países con mayor desarrollo ferroviario en el año de 1964.

País	Kilómetros de vía	Número de habitantes	Kilómetros de vía por cada mil habitantes	Superficie en kilómetros cuadrados	Kilómetros de vía por cada mil kilómetros cuadrados de territorio
México	23 670	40 913 498	0.578	1 967 183	12.032
EE.UU.	384 758	193 251 000	1.991	9 363 396	41.092
Francia	38 840	48 416 000	0.802	551 603	70.413
Alemania Occ.	35 919	57 865 000	0.621	356 728	100.690
Reino Unido	29 784	54 066 000	0.551	242 443	122.849
Japón	28 214	97 360 000	0.290	369 767	76.302
Luxemburgo	393	329 000	1.195	2 586	151.972

Fuente: ONU, Estadísticas de Transportes 1964.³⁴

Si el cuadro se analiza parcialmente, encontraríamos que México vence a los tres últimos países en el rubro de *Kilómetro de vía por cada mil habitantes*, con lo cual la afirmación del subdesarrollo del sistema ferroviario mexicano quedaría sin fundamentos.

Sin embargo, si observamos con detenimiento las estadísticas muestran una brecha abismal en el renglón de *Kilómetros de vía por cada mil kilómetros cuadrados de territorio*, lo cual muestra el grado de integración del territorio en estos países frente al nuestro. Luxemburgo tenía 393 kilómetros de vía, lo cual representa el 1.6% de lo que tenía México, pero el territorio luxemburgués equivale al 0.1% del territorio Mexicano.

Además, si tenemos que en el último censo poblacional (2000) éramos alrededor de 97 millones de habitantes y contamos sólo con 26,613 Km de vía, tendríamos 0.274 kilómetros de vía por cada mil habitantes.

Por otro lado, el problema de favorecer al autotransporte en detrimento del ferrocarril tratado en el apartado anterior también se refleja en el aspecto financiero. La evidencia de los números rojos que muestran las estadísticas de FNM sugiere, según Zarco, que se trata de una política tarifaria ruinosa.

Esos déficit o pérdidas económicas, históricamente fueron cubiertos mediante subsidios estatales y endeudamiento. Así por ejemplo, según datos preliminares de FNM, en el ejercicio de 1994 el Organismo obtuvo ingresos efectivos totales por 6 mil 3 millones 800 mil nuevos pesos, de los cuales el 54%, es decir 3 mil 275 millones de nuevos pesos, fueron ingresos propios.⁵⁵

Y más adelante continua:

Con tal política ruinosa en el aspecto financiero no se necesita ser economista y tener título de alguna afamada universidad extranjera, para entender que ninguna empresa puede ser competitiva, dar mantenimiento y mejorar su infraestructura, introducir cambios tecnológicos en su operación e impulsar trabajos de investigación para desarrollar tecnología propia con el objeto de ser eficiente y productiva.⁵⁶

⁵⁴ En *Aspectos técnicos de los sistemas de transporte de grandes contenedores*, ONU, Nueva York, 1974, 123p.

⁵⁵ ZARCO, Flores, Salvador. "FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO: EL SUEÑO DE LIMANTOUR", ponencia presentada en el *Foro Nacional de Consulta Popular Sobre Comunicaciones y Transportes*, México, 1995, p 12

⁵⁶ *Ibid.*, p.13

Esto quiere decir que la evaluación de una empresa ferrocarrilera nacional y pública no debe tener como criterio el de las utilidades ni es su objetivo principal la rentabilidad, porque tiene prioridades más abstractas y profundas, pero no por ello menos reales, usualmente medidas en términos como "utilidades sociales" o, como diría Coatsworth, en "ahorros sociales"⁵⁷. Se trata pues, de que el financiamiento se refleje en la optimización de un servicio estratégico que permita un desarrollo integral de la economía nacional.

Pero el problema de los números rojos ha promovido que funcionarios de FNM postulen que esto se debe al exceso de personal que mantiene la empresa, y por ende, al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros. Esto ha generado que la estrategia de transformación y modernización de FNM se centre en la privatización de los mismos. Así, y siguiendo las demandas del BM, se ha modificado la Constitución para permitir concesiones que den lugar a la privatización.

La iniciativa para la modificación constitucional resalta que la actividad ferroviaria debe ser considerada prioritaria, mas no estratégica. Y si bien reconoce que es el modo de transporte de menor costo, justifica la privatización con la siguiente aseveración:

El Estado no ha podido hacerse cargo plenamente de la modernización del sector dada la imposibilidad de distraer recursos del gasto social para destinarlos a la inversión ferroviaria, mientras que la iniciativa privada se encuentra limitada jurídicamente para hacerlo, lo que crea un círculo vicioso en la prestación de un servicio de transporte esencial para la competitividad de la economía mexicana.⁵⁸

Ante esto Zarco plantea que en realidad el Estado no ha querido hacerse cargo de la modernización de los ferrocarriles, y argumenta que al igual que en el sexenio de Lázaro Cárdenas, la participación del Estado en la actividad ferroviaria debe ser motivada por su

⁵⁷ COATSWORTH, J. H. El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato, México, ED. ERA, 1984, Tomos I y II

⁵⁸ Zarco, Op.cit. p 10

imbricación en el funcionamiento de la economía nacional; y porque la iniciativa privada fue y es incapaz de modernizar los ferrocarriles.

Por ello nuestra preocupación por la contrarreforma al Artículo 28 Constitucional, pues ello abre las puertas al capital extranjero en una industria, quiérase o no, estratégica para el desarrollo y la soberanía nacionales, ya que históricamente (bien lo sabemos los mexicanos) los intereses de las empresas extranjeras no se identifican, y en ocasiones han sido incompatibles, con el interés nacional.⁵⁹

b) Factores externos

Generalmente esta sección está destinada a visualizar los efectos del contexto internacional sobre el proceso que se estudie. Sin embargo, los factores externos que propician la privatización de los ferrocarriles están íntimamente ligados a los intereses estadounidenses.

A lo largo de la historia de los ferrocarriles en México otros países han estado interesados en invertir y controlar este negocio, pero para ningún otro, más que EE.UU., ha jugado un papel tan relevante en sus "intereses vitales" como potencia. De ahí que el enfoque del apartado se centre en este más que en cualquier otro país.

1. Papel de los "intereses vitales" de EE.UU. y sus empresas en la privatización ferroviaria.

Ya mencionamos que durante el porfiriato existieron claros intereses estadounidenses en materia ferroviaria en México, específicamente se explicó el hecho de la "coincidencia" temporal de la creación del sistema ferroviario en México con el

⁵⁹ *Ibíd.*, p.20

agotamiento de la frontera ferroviaria de EE.UU. en la década de 1870, lo cual provocó que la red de vías mexicana se construyera en forma vertical, atendiendo más los intereses geoestratégicos⁶⁰ y de las empresas de EE.UU que el desarrollo económico interno del país.

Pues bien, dicho interés no sólo proviene de la ambición expansiva apoyada en las necesidades de la economía de EE.UU. y justificada por medio de la Doctrina Monroe. Sino que, como se explicó anteriormente, se relaciona tanto con la extracción de recursos naturales y minerales que ellos no poseen o que les son más caros al extraerlos en su país, como con crecientes problemas de sobreproducción que se acentuaron a lo largo de la historia.

Como comenta Saxe-Fernández,

Con la notable excepción de Cuba a partir de 1959, México, el resto de América Latina y el Caribe fueron concebidos y usados por los europeos y, posteriormente, por EU -con un imprescindible endoso de las oligarquías locales, como árca tributaria, como la gran panacea mineral, agrícola y de mano de obra barata. Con el arribo de la máquina de combustión interna se agregó a esta lista el petróleo y el gas natural. Una visión del dorado mexicano fue sintetizada por el imperialista Cecil Rhodes así: ".México es la casa que contiene el tesoro del cual provendrán el oro, la plata, el cobre y las piedras preciosas sobre las que se construirá el imperio de mañana y transformará a las ciudades futuras del mundo en nuevos Jerusaléms".⁶¹

Así, al igual que el nuevo mundo – y con ello la Nueva España- fue especialmente llamativo para los aventureros del viejo continente en los siglos XV y XVI, por contar con vastas cantidades de metales preciosos. Ahora México representaba la mina que habría de ser explotada por las nacientes empresas estadounidenses. Pero a diferencia de los primeros, estos últimos no sólo extrajeron todo tipo de metales y minerales en proporciones

⁶⁰ Una secuencia de las series estadísticas sobre la creciente dependencia de EE.UU. de minerales es ofrecida por US Department of the Interior, Bureau of Mines, Mineral Commodity Summaries, 1910-1995, Washington DC, Enero 1995.

mucho mayores, sino que contaron con un medio de transporte de carácter masivo como el ferrocarril, lo cual facilitó enormemente el traslado del botín.

En la medida que EE.UU. se erigía como potencia, sus necesidades fueron creciendo. Recurriendo nuevamente a Saxe-Fernández, tenemos que,

Según recuento histórico de la Oficina de Minas del Departamento del Interior, en el momento en que ocurre la Independencia (1776), el consumo anual per cápita de minerales había sido oficialmente estimado en 1,200 libras (casi media tonelada). Doscientos años después, en 1976, la población de EU había aumentado noventa veces, pasando de 2.5 millones, a más de 200 millones y el consumo anual de minerales aumentó cuarenta veces, al llegar a una cifra cercana a las 41 mil libras por persona.⁶²

En este contexto, la minería mexicana y con ello los ferrocarriles fueron jugando un papel cada vez más importante para el sustento de la potencia del norte.

Uno de los ejemplos más claros en torno esto se da con la entrada de EE.UU. a la Segunda Guerra Mundial. La movilización bélico-industrial llevada a cabo entonces implicó una fuerte demanda de minerales estratégicos como plomo, zinc, cobre, mercurio, antimonio y otros minerales, los cuales habrían de ser suministrados por medio del ferrocarril mexicano. Como resultado, apunta Saxe-Fernández,

Durante los años de la guerra, entre 1941 y 1945 las importaciones minerales mexicanas por parte de Estados Unidos aumentaron rápidamente a pesar de conflictos laborales y de las deficiencias del transporte ferroviario que se habían acumulado. Las compras de materiales estratégicos de México aumentaron un 236% pasando de los 98 millones de dólares anuales a los 231 millones.⁶³

Asimismo, en este periodo se registra una importante rehabilitación del sistema ferroviario, debido a un programa emergente llevado a cabo por un "organismo mixto

⁶¹ Saxe-Fernández, John, "Apetito voraz", Excélsior, México, Viernes 18 de Agosto del 2000.

⁶² Ibidem

⁶³ Ortiz Hernán, Ibid. p.219 en García, op cit p.76 en Saxe-Fernández, John, Geoeconomía y Geopolítica del Capital. Estados Unidos-América Latina en la Postguerra Fria. Continuidades y Discontinuidades. El Caso del

formado por representantes mexicanos y miembros de la Misión Norteamericana de Ferrocarriles de México.⁶⁴

Sin embargo, el mejoramiento del sistema no responde a los postulados que hizo Cárdenas en torno a colocar al mercado interno como el eje de la acumulación del capital y del crecimiento; mucho menos concuerda con la idea de satisfacer las necesidades colectivas antes que responder a los intereses lucrativos de los concesionarios. Muy por el contrario reafirma la preponderancia del eje Sur-Norte y posibilita enormemente el saqueo⁶⁵ por parte de las empresas estadounidenses de cuantiosos recursos minerales de nuestro país.

En la guerra fría (1946-1991) los ferrocarriles sufrieron un grave deterioro, fundamentalmente debido a la política tarifaria ruinosa. Sin embargo, E.E.UU. siguió requiriendo materia prima que solventara su aparato de guerra, para lo cual siguió siendo indispensable este medio de transporte.

Según cálculos del Congressional Research Service, ya para principios de la década de 1980, EU necesitaba cada año cuatro mil millones de toneladas de minerales frescos para sostener el funcionamiento de su economía civil y militar. Téngase presente, en este contexto, que a partir de la década de 1970 se observa un agotamiento de las reservas minerales y petroleras y que el embargo de la OPEP, cuando EU importaba cerca de 25% del petróleo consumido -hoy esas importaciones son de poco más de 50%-, conllevó, además, un inusitado interés por el reapoderamiento, a favor de empresas estadounidenses, de los yacimientos y de la industria petrolera mexicana exitosamente desarrollada desde 1938 por medio de Pemex.⁶⁶

Tratado de Libre Comercio de Norteamérica, NAFTA. Tesis Doctoral, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, México, 1998, p. 409

⁶⁴ Ortiz Hernán, *Ibid.* P. 219, en GARCÍA Silberman, Ana, Los ferrocarriles y la organización del espacio económico en México, Tesis Doctoral, Colegio de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras UNAM, México 1984, p. 76

⁶⁵ Para una puntual descripción de este fenómeno consúltense, Jacobo Schatam, Deuda Externa, Neoliberalismo, Globalización. El saqueo de América Latina, LOM ediciones, Santiago de Chile, 1998

⁶⁶ Save-Fernández, John, "Apetito voraz", Excélsior, México, Viernes 18 de Agosto del 2000.

Así pues, los intereses de las empresas estadounidenses en ningún momento se desligaron de los ferrocarriles. Aunque el deterioro de la empresa fue cada vez más evidente, la creciente demanda de minerales hacía del sector ferroviario un rubro de vital importancia para el traslado de materia prima.

En la década de 1990, cuando más se afianzó el proyecto neoliberal se generaron nuevas expectativas. El panorama comercial entre los dos países se modificó de manera muy particular con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio con América del Norte TLCAN (1994).

En la primera mitad de la década, estadísticas obtenidas de una audiencia del Congreso de EE.UU. muestran un claro incremento en el comercio entre México este país.

TOTAL U.S. Merchandise Trade with Mexico 1990-1996

AÑO	Millardos de dólares
90	58.6
91	64.5
92	75.8
93	81.5
94	100.3
95	107.1
96	129.8

Fuente: USTR, Department of Commerce

Asimismo, en lo relativo a las importaciones que realiza México con otros países en el periodo de 1997 tenemos que E.E.UU. encabeza la lista con 84 %, le sigue España con 5 %; Francia con 5 %; Alemania con 4 %, otros con 1 %.⁶⁷

En el ámbito de ferrocarriles, en el documento (1997) se asegura que en los últimos 5 años el volumen de tráfico que entra a los EE UU. por su frontera sur se ha acrecentado en un 75%, de 184,000 carros de ferrocarril en 1992 a 321,000 en 1997.

A continuación se observan los incrementos de tráfico de carros de ferrocarril por puertos de cruce.

Puerto de cruce	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Calexico, CA	4,381	6,225	6,112	4,482	6,252	4,574
San Ysidro, CA	N/A	498	1,999	1,792	3,093	2,504
Nogales, AZ	23,647	21,428	21,195	21,130	24,902	27,168
El Paso, TX	17,258	19,299	22,366	21,628	19,992	23,637
Presidio, TX	511	444	551	894	1,818	2,234
Eagle Pass, TX	25,214	28,897	33,684	38,585	61,475	61,285
Laredo, TX	89,910	97,452	105,825	109,791	117,927	148,384
Bronsville, TX	22,650	20,915	25,269	26,846	49,862	50,906
TOTAL	183,571	195,158	217,001	225,148	285,321	320,692

Fuente: USTR, Department of Commerce

El claro aumento que se percibe coincide con la entrada en vigor del TLCAN. La apertura de fronteras incentivó el comercio entre los dos países y la demanda del transporte creció junto con el mercado.

⁶⁷ U. S. Department of Commerce - National Trade Data Bank, Washington DC, June 22, 2000

Sin embargo, la competencia de los productos (especialmente agrícolas) dista mucho de ser pareja puesto que no sólo se trata de países con niveles de desarrollo asimétricos, sino que además los productores de EE.UU. cuentan con cuantiosos subsidios por parte del Estado, mientras que los gobiernos de la última década en México, bajo los condicionamientos del BM y el FMI⁶⁸, resumen el apoyo al agro a programas asistenciales como Solidaridad o Procampo, los cuales no buscan sino captar un electorado empobrecido y sumido en la ignorancia.⁶⁹

Para EE.UU. el negocio es redondo, puesto que además de competir con una ventaja abrumadora frente a las empresas mexicanas (en el sector agrícola es muy desproporcionado), con la privatización de los ferrocarriles obtienen el control del medio de transporte que posibilita la masiva entrada y salida de productos. Esto revela, además, el desvío del servicio ferrocarrilero a satisfacer el comercio exterior, lo que fortalece la hipótesis de la vinculación de los intereses de los Estados Unidos con la privatización de FNM.

2. Las políticas del BM y del FMI en torno al sistema ferroviario mexicano

Los planteamientos del BM y del Fondo Monetario Internacional (FMI) colocan a la privatización como una estrategia de la política económica para contribuir a aumentar la "eficiencia" de las economías, fomentar la competencia, mejorar la asignación de los recursos disponibles y combatir el "gigantismo del Estado". Entre otras cosas, la

⁶⁸ Véase Carlos A. Heredia y Mary E. Purcell, La polarización de la sociedad mexicana: una visión desde la base de las políticas de ajuste económico del banco Mundial, GAP, Washington DC, 1994.

privatización abarca la venta de empresas y activos del Estado a los particulares (nacionales y/o extranjeros), la apertura de mayores espacios para la acción del sector privado a través de reglamentaciones más "flexibles" y el otorgamiento de concesiones para el desarrollo de muy diversos proyectos de inversión.

La lógica económica establecida por estos organismos "multilaterales"⁷⁰ ha sido adoptada por casi todos los gobiernos de los países latinoamericanos (incluyendo a México). Pero dicha adopción en muchos casos no responde al interés nacional de los países, sino que generalmente es consecuencia de la condicionalidad que el BM y el FMI establecen a través de programas sujetos a los préstamos que solicitan los países subdesarrollados para pagar sus deudas.

Puesto que, como dije, en el ámbito ferroviario la Reserva Mineral Nacional RMN cobra una gran relevancia, el análisis de los dos sectores en materia de préstamos otorgados por los organismos en cuestión está profundamente ligado. Saxe-Fernández apunta que,

Con Salinas el FMI procedió a profundizar los programas de "desregulación mineral" del BM y del BID tramitados desde la Oficina de la Presidencia, en estrecha relación con esos bancos y con la oficina de seguridad nacional de EE.UU. a cargo por aquel entonces de Anthony Lake. En 1991 Documentos del Departamento del Interior de EE.UU. apuntaban que en menos de tres años se habían desincorporado 1.8 millones de hectáreas en 16 Estados. Salinas acabó "desincorporando" 3.9 millones de hectáreas mientras diligentemente profundizó la aplicación del recetario fondomonetarista -el dictado de Washington-, -observable en otros países latinoamericanos- encaminado a la apertura total de la actividad minera al capital extranjero.⁷¹

⁶⁹ Véase John Saxe-Fernandez, "Neoliberalismo y TLC. ¿hacia ciclos de guerra civil?", en Globalización, Crisis y desarrollo Rural en América Latina, U.A.Chapingo, México, 1998

⁷⁰ Formalmente el BM y el FMI son organismos multilaterales, sin embargo, la presencia de Estados Unidos en dichas organizaciones es muy clara y evidencia la unilateralidad de los mismos. Esta institución se rige bajo el principio de "un dólar un voto" y no "un país un voto". Bastaría con mencionar que los préstamos que el BM y el FMI otorgan a los países subdesarrollados, están supeditados a la certificación (en materia de narcotráfico) que anualmente realiza Estados Unidos.

⁷¹ Saxe-Fernández, John, "Estados Unidos México en la Geoestrategia", Excélsior, México, Viernes 25 de Agosto del 2000

El FMI y el BM, como instrumentos de poder de EE.UU., intervienen en dichas áreas fundamentalmente por una razón: el control y acaparamiento de la reserva minera mexicana para el sustento de los intereses vitales de Estados Unidos como potencia.

Continuando con Saxe-Fernández.

Los préstamos del BM-BID se utilizan para influir "hacia adentro" del gobierno y para promover la formación de coaliciones externas de apoyo político-institucional y de relaciones públicas. La cadena de préstamos, altamente condicionados, desde los "Proyectos para el sector minero", (Loans 1820-ME y 2546-ME) hasta los más recientes como el Proyecto de Reestructuración del Sector Minero 3359-ME, colocan la RMN en función de los intereses empresariales y geoestratégicos de unos EE.UU. cuyo voraz apetito les lleva a consumir más de cuatro mil millones de toneladas métricas de minerales frescos por año.⁷²

Dentro de esta lógica de extracción mineral se encuentran los ferrocarriles mexicanos, que como pudimos ver en el apartado anterior, representan el medio de arrastre que hace posible la transportación masiva de los recursos y mercancías.

En marzo de 1995, un Memorando de Entendimiento con las Instituciones Financieras Internacionales y el gobierno de EE.UU., firmado por el Presidente Zedillo, contenía en su inciso 17 lo siguiente:

El gobierno de México ha decidido acelerar las reformas estructurales en los sectores de transporte, telecomunicaciones y bancario. Estas reformas son cruciales para aumentar la eficiencia y la productividad de la economía mexicana. De esta manera, el presidente ha enviado al Congreso propuestas de enmiendas constitucionales que permitan la inversión privada en ferrocarriles y comunicaciones via satélite. El gobierno también permitirá la competencia nacional y extranjera en el sector telecomunicaciones, promoverá la inversión privada en plantas de generación de energía eléctrica y ha propuesto al Congreso modificaciones legales que permitan una mayor participación del sistema bancario la consideren bajo los acuerdos del Tratado de Libre Comercio. También se acelerará el proceso ya iniciado para privatizar otras empresas estatales (incluyendo, puertos, aeropuertos y plantas petroquímicas)

⁷² *Ibid.* En el Mining Sector Restructuring Project, (Loan 3359-ME), se estipula que se apoyará al gobierno mexicano para desregular el sector minero a favor de las empresas domésticas y foráneas, entre otros objetivos. International Bank for Reconstruction and Development, 16 de febrero de 1999, p.2

En este contexto, las autoridades se comprometen a llevar a cabo operaciones de privatización y concesión que se estima generarán alrededor de 6 000 millones de dólares en 1995 y de 6 a 8 000 millones de dólares en los dos años siguientes.⁷³

Siguiendo al pie de la letra los lineamientos establecidos por el BM y el FMI, el gobierno de Zedillo privatizó y binacionalizó FNM.

El papel que jugaron estos organismos en la privatización de FNM es evidente. Pero además, el dictamen de una política económica en la que se exhorta a liberalizar el mercado y privatizar empresas paraestatales en América Latina, responde a los intereses específicos de la potencia vecina del norte y nos mantiene en un claro estado de subordinación.

⁷³ "Memorándum de políticas económicas al FMI", en El Mercado de Valores, no.3, México, marzo de 1995, pp.5-9. En Saxe-Fernández, John, "La privatización del sector estratégico y las "exigencias" del mercado", revista MEMORIA, no.126, México, agosto de 1999, pp.47-48. Según un ex alto funcionario del BM, Davidson Budhoo, son los asesores del FMI-BM quienes redactan los términos de las Cartas de Intención y de los Memorandums de Entendimiento, los cuales son presentados como propios ante el BM o el FMI por las autoridades hacendarias correspondientes.

CAPÍTULO III

La privatización

En el capítulo anterior se revisaron las causas del deterioro ferroviario, el cual no sólo dejó de ser enfrentado por el gobierno, sino que además representó su principal excusa para privatizar FNM, tal y como lo han venido demandando los acreedores del país⁷⁴.

Aquí partimos sobre la base de que si bien el proceso privatizador no necesariamente debería haber sido negativo, tampoco representaba la única salida a los problemas que aquejaban a los ferrocarriles. Esto es, la privatización no es mala en sí misma ni tiene por qué acarrear dificultades de gravedad si se siguen los procedimientos adecuados, más bien lo que sucede es que quienes la llevan a cabo en general dejan de fomentar un desarrollo integral⁷⁵ del sistema ferroviario.

La privatización de una empresa paraestatal básicamente consiste en la venta de ésta al sector privado, lo que implica no sólo que el dueño deja de ser el Estado, sino que el comprador adquiere el control de todas las acciones y transacciones que competen a la compañía. En muchos casos, como en el sistema ferroviario, se pretende que la iniciativa privada invierta y modernice la empresa. La "lógica" de los privatizadores es que el nuevo dueño inyecte capital para mejorar el servicio puesto que busca que su negocio funcione, de tal suerte que la sociedad en su conjunto se vea beneficiada.

⁷⁴ Las privatizaciones de las empresas públicas en general, y no sólo FNM, son parte fundamental del programa económico neoliberal

⁷⁵ Con desarrollo integral me refiero a que la reforma al sistema debe contemplar desde los aspectos económicos y meramente funcionales de la empresa, hasta el impacto en la sociedad que debería producir un servicio como el de los ferrocarriles

Sin embargo la privatización puede encontrar una serie de obstáculos. En un estudio realizado por el Instituto Mexicano de Transporte⁷⁶ se recurre a Larry Burkhalter, quien como funcionario de la División de Transportes y Comunicaciones de la CEPAL, advierte que cuando la privatización carece de ciertas medidas precautorias para proteger el interés público, puede acarrear consecuencias indeseables para un país, a las que él llama los cuatro fantasmas de la privatización. En resumen son:

1. Socializar las pérdidas y privatizar las ganancias. En el pasado, el Estado tuvo que adquirir empresas deficitarias por diversas razones, destacando quizás el impedir la desaparición de puestos de trabajo. Al hacerlo, asumió pérdidas monetarias que después tuvo que subsidiar con fondos públicos.
2. Sustituir los monopolios del sector público por monopolios del sector privado. Desde el punto de vista de los consumidores, tan malo es uno como el otro. El monopolio público impide el alza de los precios pero tiende a ser ineficiente y subsidiado con recursos del erario público. El monopolio privado fija los precios que maximizan sus utilidades, sin reparar en la economía de sus clientes.
3. Eliminar las genuinas conquistas de los trabajadores. En el proceso de privatización, es frecuente que el comprador establezca como condición la rescisión del contrato colectivo vigente, la liquidación de los trabajadores y el derecho a recontratar a quienes a él le parezca. En este proceso existe el peligro real de que las nuevas condiciones de trabajo no sólo eliminen disposiciones contractuales nocivas para la productividad, sino que de paso afecten derechos legítimos de los trabajadores.
4. Transferir el resguardo de la soberanía nacional del sector público al privado, a veces representado por empresas extranjeras. Al retirarse el Estado de ciertas actividades y abrir mayores espacios a la participación privada, incluida la extranjera, puede ocurrir que ciertos servicios o industrias necesarios para garantizar la soberanía nacional queden en manos de empresas privadas, incluso extranjeras.⁷⁷

Así, Burkhalter advierte el peligro de la apertura a los procesos de privatización cuando se omiten los intereses de la colectividad nacional, ya que si bien la participación

⁷⁶ Oscar de Buen Richarday, "Los cuatro fantasmas de la privatización", Instituto Mexicano del Transporte, Mayo, 1993, N°10

⁷⁷ Ibidem

privada puede acarrear beneficios importantes, también debe ser cuidadosamente guiada por el gobierno, de manera que no logre sus expectativas en detrimento del bienestar social.

En los apartados de este capítulo veremos, en primer lugar, los fundamentos y posturas de quienes defienden y atacan el proceso privatizador; en segundo lugar, el ámbito legal del proceso privatizador y, finalmente, el negocio que implica el control del sistema ferroviario mexicano y la penetración estadounidense en dicho sector.

a) Fundamentos y posturas ante la privatización.

Las posturas alrededor de este tema varían y se contrastan constantemente. Sin embargo, en general no cabe duda que el sistema ferroviario mexicano se encontraba sumamente deteriorado, por lo que su reforma y adaptación a las necesidades de la economía nacional resultaban impostergables.

Algunos opinan que para actualizarlo hacía falta invertir grandes cantidades de dinero. Como gran parte de la inversión pública se destina al gasto no productivo (deuda externa, rescates bancarios, carreteros, etc.) se concluyó que dicha inversión debería de provenir de la iniciativa privada, la cual debería de encargarse del control y funcionamiento del sistema y llevarlo a constituirse en una empresa “rentable”⁷⁸. Aunque este planteamiento de corte empresarial procede fundamentalmente de los ejecutivos de las grandes compañías trasnacionales, el discurso de los funcionarios de los gobiernos neoliberales lo respalda. En las primeras páginas del informe del Director General de FNM de 1995 se advierte lo siguiente:

Ferrocarriles Nacionales de México ha venido haciendo esfuerzos sustanciales para modernizarse y reorganizarse. Sin embargo, el Estado no puede hacerse responsable de este proceso sin desatender importantes necesidades sociales. El sector privado manifestó su interés en participar, y lo hizo, en forma limitada, cumpliendo disposiciones legales existentes. El ferrocarril en México tiene un valor económico potencial considerable, que para concretarse requiere inversiones adicionales que permitan aumentar la calidad del servicio de carga, disminuir costos y, en general, elevar la confiabilidad de este modo de transporte⁷⁹

Los privatizadores aplauden la medida de la privatización por considerar que ésta lograría la modernización del sistema ferroviario, lo que traería sustanciales beneficios para el país en la medida que se logre conformar una empresa rentable y eficiente en términos privados. Incluso los más aventurados dentro de este pensamiento aseguran que la desregulación del sistema ferroviario debe ser casi total, de manera que la ley de la oferta y la demanda actúe sin restricciones. En palabras de uno de ellos, E.R. Dávila:

- debe permitirse que la importancia relativa de los servicios de pasajeros y carga sea determinada por el mercado y no por restricciones reglamentarias o por esquemas de subsidios cruzados o de subsidios fiscales;
- debe matizarse el concepto de obligación de servicio público, para no interferir en los ajustes operativos y tarifarios requeridos para incrementar la eficiencia del servicio;
- no se requiere de una regulación tarifaria general del servicio;
- no es necesario ni conveniente crear una autoridad regulatoria sectorial⁸⁰

Lo que Dávila propone tiene una lógica específica y ya antes abordada en este trabajo: la neoliberal; la estrategia del *laissez-faire* en su máxima expresión; la

⁷⁸ La rentabilidad en términos de empresa privada sugiere el manejo de números negros en sus cuentas; es decir, que el servicio funcione y se mantenga de forma autosuficiente y no tenga que depender de subsidios ajenos, como los que anteriormente prestaba el Estado.

⁷⁹ Informe del Director General, 1995, p.1

⁸⁰ DAVILA Capalleja, E. R. "Privatización del Transporte Ferroviario en México", en SPILLER, Pablo. Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México, ITAM, p.227

desregulación total –aunque “matizada”– del servicio y la desaparición de la participación estatal en los ferrocarriles.

Por otro lado está la crítica desde la perspectiva de los trabajadores ferrocarrileros, la cual tiene en Salvador Zarco uno de sus defensores más legítimos. Esta vela en primera instancia por los derechos de los trabajadores despedidos por la privatización, pero va más allá al advertir la necesidad de lograr la autosuficiencia en materia de ferrocarriles, dado que siendo un sector estratégico y prioritario para el país, se presenta el peligro de generar una dependencia hacia el exterior en dicho rubro. En palabras de Zarco,

Por ello nuestra preocupación por la contrarreforma al Artículo 28 Constitucional, pues ello abre las puertas al capital extranjero en una industria, quiérase o no, estratégica para el desarrollo y la soberanía nacionales, ya que históricamente (bien lo sabemos los mexicanos) los intereses de las empresas extranjeras no se identifican, y en ocasiones han sido incompatibles, con el interés nacional.⁸¹

Estas dos versiones se contraponen y reflejan ideologías opuestas: por un lado encontramos a los oficialistas, que respaldados por el BM y poderosos empresarios, apoyan la medida bajo el estandarte del neoliberalismo; y por el otro la queja de los ferrocarrileros demandando sus derechos laborales y en defensa de la soberanía nacional.

Aunque desde perspectivas muy diferentes, las dos opciones contemplan el valor social del ferrocarril. Ambas versiones tienen su lógica y sus errores frente a la problemática de los ferrocarriles. Tanto el discurso oficial como el de los trabajadores sustenta y reivindica, al menos teóricamente, la importancia del ferrocarril en el desarrollo del país. Sin embargo, la postura de los privatizadores esconde ambiciones particulares que

⁸¹ ZARCO, Flores, Salvador, “FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO: EL SUEÑO DE LIMANTOUR”, ponencia presentada en el Foro Nacional de Consulta Popular Sobre Comunicaciones y Transportes, México, 1995, p. 20

sobrepasan el interés nacional; y la lucha de los trabajadores omite⁸² los defectos relativos a la administración estatal.

Los privatizadores tienen razón al concluir que el sistema ferroviario mexicano bajo el control estatal encontró pocas salidas a los problemas que lo aquejaban y que necesitaba de cuantiosas inversiones y ajustes en aras de modernizar y prestar un mejor servicio. Sin embargo, se equivocan tanto al apuntar que esto sólo podría lograrse por medio de su privatización, como al afirmar que el sistema ferroviario no forma parte de las prioridades del Estado bajo el argumento de que se tienen necesidades más básicas que atender. Y más aún, están desorientados al sostener que la desvinculación total de las regulaciones estatales implica una innovación positiva del servicio

La falsedad de los postulados oficiales está en que confunden el término "modernización" con el de "empresa rentable". Pretenden el desarrollo del sistema ferroviario mostrando una lista de números negros, cuando en realidad esto último lo logran fundamentalmente a partir de la reducción de los servicios y de la planta laboral. Por tanto, con la privatización el sistema ferroviario no sólo no se logra modernizar ni adaptar adecuadamente a las necesidades de la población, sino que además se pone al servicio de una serie de clientes preferenciales (grandes empresas nacionales y/o extranjeras), que son fundamentalmente aquellos capaces de llenar cincuenta vagones con un sólo producto (trenes unitarios) o, en su defecto, las empresas que cuentan con volúmenes de carga suficientemente elevados como para representar un negocio para el transportista.

Si a esto le sumamos los ya mencionados intereses vitales de la potencia del norte en torno al sistema ferroviario mexicano, veremos que gran parte de las empresas que se

⁸² Aclaro que Salvador Zarco en particular no omite dichos errores, al contrario, es muy conciente de ellos y los critica constantemente.

ven beneficiadas con este trato preferencial o son extranjeras, principalmente de EE.UU., o nacionales con una participación accionaria importante de compañías foráneas. Pero el detalle del involucramiento de las compañías extranjeras junto a la desvinculación de las empresas nacionales en la industria ferroviaria del país se abarcará más adelante, cuando se analice el negocio ferroviario

Del otro lado, los ferrocarrileros se apoyaron en el valor estratégico de los ferrocarriles y en su función social para fundamentar su permanencia bajo el control estatal. Y tienen razón, así como también la tienen al criticar fuertemente los defectos y las consecuencias de la privatización en el ámbito laboral.

Aunque internacionalmente se ha demostrado la capacidad del Estado para prestar un servicio ferroviario de calidad, como en muchos países europeos, este no es el caso en México. Es más, de última, la culpa de la privatización de FNM la tiene el Estado: el pobre desarrollo de industrias dedicadas a la fabricación de infraestructura ferroviaria, el estancamiento de la red ferroviaria nacional, la política de favorecer al autotransporte de carga y pasajeros, la política tarifaria ruinosa y el seguimiento de las políticas dictadas por los centros de poder, específicamente de EE.UU. y sus aparatos de control (BM y FMI), no sólo son las principales causas de la obsolescencia y subdesarrollo del sistema ferroviario mexicano, sino que además son responsabilidad del Estado.

Si bien los ferrocarrileros ni son el Estado y ni han sido quienes han tomado las decisiones erróneas, en buena medida lo representan al defender la participación estatal en la empresa, cosa con la que los propios gobiernos neoliberales han estado en contra.

Así, en el momento en que la soberanía y la justicia social en materia de ferrocarriles son defendidas por la vertiente que representa al Estado, cuando éste ha

significado un tremendo lastre para el desarrollo del sistema, los fundamentos de los trabajadores en torno a la privatización pierden sustento y credibilidad

Pero por si fuera poco, los ferrocarrileros tienen problemas dentro de su propia casa. La historia de la lucha interna por el liderazgo del sindicato ferrocarrilero se ha pintado de rojo en no pocas ocasiones. En una nota periodística reciente se hace alusión al actual secretario general del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRP), Víctor Flores Morales, quien el 7 de Noviembre de 2000 fue reelegido por segunda ocasión para efectuar su tercer periodo

...no todo brilla para Flores Morales. La golpiza que sus *guaruras* dieron a un grupo de ferrocarrileros el pasado 22 de Septiembre ha salido del país. La Oficina del Alto Comisionado de Derechos Humanos de Naciones Unidas solicitó y recibió de la Red de Organismos Civiles de Derechos Humanos –que tomó el caso- un informe sobre el líder sindical.

En el documento se recuerda que Flores inició su carrera sindical como “golpeador al servicio de Jorge Peralta Vargas”, secretario general de 1989 a 1992.

También se dan detalles de los trágicos finales de los dos secretarios nacionales del STFRM que sucedieron a Peralta. Ambos murieron en forma violenta en menos de un mes. Lorenzo Duarte García (1989-1992) fue “asesinado al ser embestado su automóvil por un tráiler que circulaba en sentido contrario en plena carretera”, y Praxedis Fraustro Esquivel fue asesinado a balazos el 17 de julio de 1993.

El texto incluye información sobre al menos cinco averiguaciones previas contra Flores Morales. La número 4783/DO/86, del ámbito federal, por ejemplo, por los delitos de peculado y probable fraude “cometidos por Víctor Flores y quienes resulten responsables”, en perjuicio de la Sociedad Mutualista Previsión Obrera. (Carolina Velásquez)⁸³

Por esto los trabajadores ferrocarrileros se encuentran atados de manos, ya que no sólo encuentran dificultades al solicitar la participación estatal en el sistema ferroviario por las razones ya antes mencionadas, sino que además su dirigencia sindical, plagada de criminales y matones profesionales que operan como *organización mafiosa* en busca de

⁸³ La Jornada, 12 de Noviembre de 2000, “El líder que despacha en un hotel”, suplemento Masosare, p 2

satisfacer sus intereses personales o de grupo, se apoya en los valores sociales que justamente emanaron de la lucha sindical, pero que se ven desvirtuados al ser representados por quienes carecen de los principios básicos que le dan sustento.

Pero entonces, ¿quiénes son los buenos y quienes los malos en este cuento?. Las respuestas son múltiples y dependen de la perspectiva de la que se las vea; tal vez una postura conservadora aplaudiría la medida de privatizar y una de izquierda la rechazaría. Lo único que sí podemos determinar es quién se ve afectado y quién beneficiado con la privatización, a partir de un análisis de clase y de costo beneficio del proceso.

Pero antes de llegar a dicho desenlace es necesario contar con los elementos de los siguientes apartados. Primero con el ámbito legal que nos aclara las transformaciones jurídicas que debieron realizarse para llevar a cabo la privatización; y segundo con el desglose de los intereses económicos involucrados por controlar el sistema ferroviario mexicano, en donde se describe y analiza, en primera instancia, el potencial del negocio y, posteriormente, la penetración estadounidense en el mercado ferroviario.

b) ámbito legal: modificaciones constitucionales

En la última parte del Capítulo I se analizó el contexto histórico en que se desarrolla la privatización de los Ferrocarriles Nacionales de México. Se explicó cómo éste no es un proceso aislado ni una coincidencia, sino más bien constituye un representante legítimo de la política neoliberal que caracteriza al país desde el sexenio de De la Madrid.⁸⁴

⁸⁴ Cuando, a raíz de la negociación de la deuda externa, se instaura un régimen acreedor a ultranza; también conocido como neoliberalismo

En este contexto, el aspecto legal a jugado un papel decisivo en la ejecución y en la forma como se ha llevado a cabo el proceso privatizador. Por un lado, tenemos las modificaciones constitucionales que marcaron los cambios en el estatus jurídico de FNM y, por el otro, los términos bajo los cuales tuvieron lugar las concesiones ferroviarias al sector privado.

La evolución jurídica de FNM sucedió de la siguiente manera:

- En 1908 se crea Ferrocarriles Nacionales de México, S.A. como una empresa mixta con una participación accionaria del 51% del Estado mexicano.
- En 1926, a raíz de los acuerdos adoptados en el Convenio de la Huerta-Lamont (1922) y en la denominada Enmienda Panni (1925), México devolvió el control de la empresa al capital privado.
- En 1937, bajo el gobierno de Lázaro Cárdenas se nacionalizan los ferrocarriles, los cuales dispusieron de una administración obrera desde 1938 hasta 1940, cuando Manuel Ávila Camacho modificó su estatus jurídico para que FNM se convirtiera en un organismo público descentralizado.⁸⁵

Desde entonces hasta 1986, se llevó a cabo un proceso de interconexión y consolidación de toda la industria ferroviaria para formar un solo organismo, el cual culminó con la fusión a FNM de las empresas Ferrocarril Sonora-Baja California, Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarril Chihuahua al Pacífico y Servicios de Coches Dormitorios.

⁸⁵ Véase ZARCO Flores, Salvador, "Neoliberalismo, privatización y Derechos Laborales (El caso de Ferrocarriles Nacionales de México)", Ponencia presentada en el marco del seminario internacional "El Neoliberalismo a principios del siglo XXI: propuestas, críticas y alternativas", Centro de investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, UNAM, 10-13 de abril del 2000.

Para la transformación del estatus jurídico de los ferrocarriles en un solo organismo fueron necesarias una serie de modificaciones constitucionales

En 1979, antes de las modificaciones, el artículo 28 decía, en su primer párrafo:

En los Estados Unidos Mexicanos no habrá monopolios ni estancos de ninguna clase; ni extensión de impuestos; ni prohibiciones a título de protección a la industria; Exceptuándose únicamente los relativos a la acuñación de moneda, a los correos, telégrafos y radiotelegrafía, a la emisión de billetes por medio de un solo banco, que controlará el Gobierno Federal, y a los privilegios que por determinado tiempo se concedan a los autores y artistas para la reproducción de sus obras, y a los que, para el uso exclusivo de sus inventos, se otorguen a los inventores y perfeccionadores de alguna mejora.⁸⁶

Las actividades enunciadas en este párrafo eran "controladas" por el Estado y se deslindaban de la restricción antimonopólica. Pero la ley omitía los sectores que por su importancia estratégica eran vitales para el país.

En un periodo de aproximadamente seis años el artículo se reformó en varios aspectos y agregó actividades exclusivas del Estado, sin incluir todavía al sector ferroviario. Fue en 1986 que Miguel de la Madrid envió al Congreso la iniciativa de ley para que se incluyera a la industria ferrocarrilera en el artículo 28 constitucional, el cual se modificó y en su párrafo cuarto quedó de la siguiente manera:

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las áreas estratégicas a las que se refiere este precepto: acuñación de moneda; correos; telégrafos; radiotelegrafía y la comunicación vía satélite; emisión de billetes por medio de un solo banco, organismo descentralizado del Gobierno Federal; petróleo y los demás hidrocarburos; petroquímica básica; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; electricidad; ferrocarriles; y las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión.⁸⁷

⁸⁶ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ed. TFOCALI, México 1979, pp 33-34

⁸⁷ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ED. TRILAS, México 1987, p 39

Así, los ferrocarriles entraron en la Constitución dentro de la clasificación de actividad estratégica y exclusiva del Estado, en la medida que se consideraba fundamental para el desarrollo nacional. Pero poco habría de durar, pues como afirma Zarco:

Paradójicamente, este importantísimo suceso se dio no para fortalecer a la empresa paraestatal y mejorar su operación, pues ocurrió precisamente cuando ya estaba en curso un proceso de "modernización" que preparó su privatización y entrega al capital privado nacional y extranjero⁸⁸

En efecto, menos de una década después la venta de FNM era un hecho. El Presidente Ernesto Zedillo presentó una iniciativa de reforma constitucional a los artículos 25 y 28 que permitía la participación social y privada en los ferrocarriles de nuestro país, basada en el argumento de la imposibilidad de seguir designando abundantes recursos públicos en la modernización de los ferrocarriles.

El 2 de Marzo de 1995 el párrafo cuarto del artículo 28 quedó así.

"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 radiactivos 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 esta 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 con las leyes de la materia"⁸⁹

En los párrafos cuarto y quinto del artículo 25 constitucional dice.

⁸⁸ ZARCO, "Neoliberalismo, privatización y derechos laborales (el caso de FNM)", ponencia presentada en el Seminario Internacional: "El Neoliberalismo a principios del siglo XXI, propuestas, críticas y alternativas", UNAM, CIEH, México, 2000

⁸⁹ **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, ED. SISFA, México, 1995. Así se compatibilizó la Constitución de la República a los términos fijados por los acreedores en el inciso 17 del Memorando de Entendimiento de 1995. Véase Capítulo II, nota No. 73

El sector público tendrá a su cargo, de manera exclusiva, las áreas estratégicas que se señalan en el artículo 28, párrafo cuarto de la Constitución, manteniendo siempre el Gobierno Federal la propiedad y el control sobre los organismos que en su caso lo establezcan.

Asimismo, podrá participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo.⁹⁰

Lo anterior muestra un cambio sustancial en lo referente al estatus jurídico de los ferrocarriles, pues pasan de ser un área estratégica exclusiva del Estado, a un área prioritaria sujeta a concesiones.

Esto quiere decir que se le da prioridad al seguimiento de la actividad ferroviaria, mas no existe una obligatoriedad ni mucho menos una responsabilidad del Estado en torno a la prestación del servicio. Significa que el Estado cede al capital privado la dirección, el control y el negocio de los ferrocarriles.

No obstante existe un reglamento que obliga a los concesionarios a seguir ciertos lineamientos, en esencia el negocio queda a merced de lo que el nuevo dueño decida.

c) El negocio ferroviario: los términos de las concesiones al sector privado y la penetración estadounidense en el mercado.

La única conclusión coherente en torno a que la iniciativa privada (nacional y/o extranjera) invierta en actividades estatales es que se trate de un negocio⁹¹. Y no se necesita tener una visión empresarial extraordinaria para darse cuenta de que el sistema ferroviario representa un gran negocio, especialmente en el contexto de un inusitado aumento en los

⁹⁰ Ibidem

volúmenes de comercio de doble vía entre México y los EE.UU., a raíz de la puesta en marcha del TLCAN. Entre 1990 y 1996 en comercio de mercancías pasa de 58.6 a 129.8 millardos (miles de millones) de dólares⁹²

De entrada tenemos que la capacidad de transportar altos volúmenes o pesos elevados a largas distancias y con bajo costo energético, hace del ferrocarril un sistema económico y rentable para el transporte de mercancías. Las estadísticas mostradas a lo largo de esta investigación comprueban tal afirmación.

Por otro lado, en un documento⁹³ ofrecido por el Departamento de Comercio de EE.UU. a las compañías de este país, se presenta el siguiente panorama alrededor de la privatización de FNM.

Para incentivar la privatización FNM se dividió en tres grandes concesiones: La línea del Noreste, la del Pacífico Norte y la del Sudeste; así como pequeños ramales individuales. Además, la SCT, previo a la privatización realizó una fuerte inversión para mejorar y modernizar los equipos y la infraestructura de las concesiones, mientras a la opinión pública se informaba que lo que se estaba vendiendo era "chatarra". Quizá este sea uno de los ejemplos más conspicuos del principio de la privatización de las ganancias y la socialización de los costos.

FNM se extiende arriba de los 26.000 Km de vía y es responsable del 20% de la carga total del país. Las concesiones se venden a 50 años con posibilidad de renovación por

⁹¹ Por el contrario, cuando en los ochenta Margaret Thatcher quiso privatizar en el Reino Unido la energía nuclear, la cual resultaba sumamente costosa y muy poco redituable, los empresarios se mantuvieron al margen

⁹² US Department of Commerce, National Trade Data Bank, Washington DC, June 22, 2000.

⁹³ Rail Privatization and Modernization in Mexico and Canada, U.S. Department of Commerce Commercial Service-Mexico, 2000

otros 50 años⁹⁴. Otro de los atractivos ha sido el cumplir con la exigencia de los potenciales concesionarios de que se les entregaran las empresas libres de pasivos laborales. Las líneas del Noreste y del Pacífico Norte ya han sido privatizadas. La del Sudeste será vendida para finales de año y los ramales también se pondrán en el mercado o se integrarán a las concesiones regionales.

La línea más solicitada, la del Noreste, se ofertó por arriba de mil millones de dólares y la obtuvieron Transportación Marítima Mexicana (TMM)⁹⁵ junto con Kansas City Southern Industries. No obstante el ferrocarril del Noreste cuenta apenas con arriba de 4000 Km de vía, lo cual corresponde al 19% de la red total, éste ha sido apodado "la joya de la corona", y no sólo porque en sus manos está el 40% del total del tráfico de carga, sino porque además atraviesa algunas de las ciudades industriales más importantes de México, tales como Guadalajara, Monterrey y Veracruz (El puerto mexicano más grande).

La línea del Pacífico Norte es la más larga, cuenta con poco más de 6000 Km y transporta el 46% de la carga total. Está considerada como una línea valiosa debido a que permite el acceso a los estados de California, Arizona, New México y Texas. Además, transporta un gran tonelaje de productos agrícolas y minerales de la costa al interior y viceversa. La línea fue concesionada en Junio de 1997 a Grupo Ferroviario Mexicano S.A. y a un consorcio integrado por el gigante minero Grupo México, Empresas ICA y la Union Pacific de los EE.UU.. Este consorcio fue la única compañía que ofertó en la línea y la ganó

• ⁹⁴ En contraste en el Reino Unido se mantiene una autoridad regulatoria estatal sobre franquicias ferroviarias de siete años renovables otros siete años. Véase Robert H. N. Parry, "The Privatization of British Rail: An Economic Analysis", Kobe University Economic Review, Vol 42, 1996, p.91. En SAXE-Fernández, John, Geoeconomía y Geopolítica del Capital, Estados Unidos-América Latina en la Postguerra Fría, Continuidades y Discontinuidades, II. Caso del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica, NAFTA. Tesis Doctoral, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, México, 1998, p.417

⁹⁵ TMM después creó TFM (Transportación Ferroviaria Mexicana).

con 527 millones de dólares (mdd), suma elevada sólo en referencia al inusitado valor mínimo estimado por el gobierno de 340 mdd.

Finalmente, la línea del Sudeste encontró problemas para venderse debido a su tamaño: sólo cuenta con 2000 Km que equivalen al 11% de la red total de FNM. También existe cierta controversia en torno al proyecto del Istmo de Tehuantepec (ver **Anexo II**) por el cual la vía pasa. Sin embargo, aunque la línea transporta muy poca carga, se pronostica que la inversión es buena debido a que conecta al Puerto de Veracruz y en el futuro puede convertirse en una alternativa al Canal de Panamá.

Pero para contar con un cuadro detallado de la situación resulta pertinente mostrar y analizar, en primer lugar, la descripción general del negocio y, en segundo lugar, los atractivos de inversión que FNM y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) proporcionaron a los empresarios al ofertar la empresa.

La documentación pública existente sobre las tres líneas en venta es escasa y puede ser difícil de conseguir, sin embargo, si se logró obtener información detallada relativa al Ferrocarril Pacífico Norte (FPN).⁹⁶

Descripción general del negocio:

- Cuenta con la red más extensa del servicio ferroviario mexicano.
- FPN conecta: las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey: 18 entidades federativas que en conjunto generan el 70% del PIB mexicano; 30 localidades cuya población supera los 100 mil habitantes: cuatro fronteras (Piedras Negras, Cd.

Juárez, Nogales, Mexicali y la opción de Ojinaga, Chihuahua); cuatro puertos, uno en el golfo de México (Tampico-Altamira) y tres en el Océano Pacífico (Manzanillo, Mazatlán y Guaymas), además del puerto de Topolabampo (opcional)

- Cuenta con diez divisiones operativas y doce centros de despacho; el patrimonio de la empresa incluye 25% de las acciones de la Terminal del Valle de México.
- En cuanto a la infraestructura de la vía tenemos que 6.521 Km es la longitud total, en general es moderna y presenta buenas condiciones de conservación; el total de vía es estándar (1.435 mts.) y tiene en un 51% de su extensión calibre de riel de 115 lb/yd. O mayor; 55% de la vía cuenta con durmiente de concreto y el 45% restante es de madera; cuenta con 118 máquinas para mantenimiento y rehabilitación de vías; cerca del 83% de las vías permiten un peso bruto de 120 toneladas métricas por carro.
- En infraestructura de soporte se tiene: 69 patios operativos a lo largo de la vía; 178 estaciones con agente comercial; 12 centros de abasto, 8 almacenes; 7 talleres de mantenimiento de locomotoras (4 operados por FPN y 3 arrendados a mantenedores); 6 talleres de reparación de unidades de arrastre (3 propiedad de FPN y 3 arrendados a mantenedores)
- En equipo se cuenta con 405 locomotoras, de las cuales el 28% es mayor a 20 años, el 32% de 11 a 20 años y el 40% menor de diez años: 183 son marca General Electric, 206 de la EMD y 16 de ALCO-BOMBARDIER. Se tienen 10.819 carros de carga comercial; 1.772 carros para servicio de compañía y 202 cabuses.

⁹⁶ Los datos y descripciones que aquí se muestran fueron recopilados de un documento titulado El Ferrocarril Pacífico Norte, preparado por Mercei Management Consulting, Inc para Ferrocarriles Nacionales de México, a Abril de 1997

- La principal vocación del FPN es el mercado interno (69%). Sin embargo, por su ubicación estratégica tiene un gran potencial en el tráfico internacional (31%). En este último rubro, tenemos que el 42% corresponde a las exportaciones y el 58% a las importaciones; el 68% circula por las fronteras y el 32% por los puertos.⁹⁷

En 1995 el Ferrocarril Pacífico Norte tuvo en total una densidad de carga de 2.4 en 15.397 millones de toneladas-kilómetro netas, desplazándose en 6.521 Kilómetros de vía⁹⁸ y generando 1,547 millones de pesos.

**Densidad de Tráfico de Carga en Principales Rutas
(Toneladas-Kilómetro netas 1995)**

Rutas	Millones	%	Distancia Kilómetros	Ton-Km. Netas por (millones.)
México-Guadalajara	3.843	24.9%	651	5.9
Guadalajara-Manzanillo	787	5.1%	352	2.2
Guadalajara-Nogales	5.156	33.5%	1,759	2.9
Irapuato-Cd. Juárez	2.659	17.3%	1,515	1.8
Tampico-Monterrey	272	1.8%	519	0.5
Torreón-Monterrey	361	2.3%	379	1.0
Saltillo-Piedras Negras	1.495	9.7%	441	3.4
Otras	824	5.4%	905	0.9
Total	15.397	100%	6.521	2.4

Fuente: Estadísticas de FNM, 1995

⁹⁷ Ibidem, Cifras de 1995.

⁹⁸ Se refiere a la Red Básica.

En 1992 el total de la carga transportada era de 14,501 millones de Ton-Km. Y de ahí fue ascendiendo hasta llegar en 1996 a 16,700 millones de Ton-Km. Los cambios en la tendencia fueron provocados, según Mercer Management Consulting⁹⁹, por la importación de granos principalmente

Haciendo un paréntesis, con relación a este cambio de tendencia provocado por la importación de granos resulta relevante mencionar el panorama mundial de la comercialización del maíz.

Respecto del comercio mundial de maíz, la cifra preliminar del ciclo 1997/98 se ubica en 63.39 millones de TM². Este volumen se colocaría 4.2% por debajo de las 66.17 millones de TM comercializadas en el ciclo inmediato anterior; ello aún a pesar de la disminución observada en la producción de 97/98.

Los principales países importadores de maíz del periodo 1997/98 fueron: Japón con 16.42 millones de TM (+2.9% en comparación con 96/97); Corea del Sur con 7.53 millones (-9.8%); Taiwán con 4.47 millones (-22.12%); México con 4.37 millones (+39.18%); Egipto con 3.15 millones (+0.86%) y Malasia con 2.1 millones (-16.00%). En conjunto, estas seis naciones adquirieron el 60.01% de las importaciones mundiales realizadas durante el ciclo 1997/98.

Por su parte, los exportadores más importantes de maíz en el ciclo 1997/98 fueron Estados Unidos, Argentina y China, en ese orden de importancia, aportando el 89.33% de las ventas totales de dicho ciclo, con 37.7, 12.76 y 6.17 millones de TM, respectivamente.¹⁰⁰

La cita deja ver la dependencia de nuestro país hacia el exterior en este rubro. Pero además, si se toman en cuenta los datos anteriores relativos al incremento provocado por la importación de granos del tonelaje transportado por el ferrocarril, y considerando que EE.UU. es de lejos el mayor exportador de maíz a nivel mundial, se puede deducir que dicha dependencia responde específicamente al comercio con el país vecino del Norte.

⁹⁹ Documento preparado por Mercer Management Consulting, Inc. titulado El Ferrocarril Pacífico Norte, para Ferrocarriles Nacionales de México, a Abril de 1997.

¹⁰⁰ El Excesivo, "Reporte agropecuario", Matex 02 de Mayo del 2000.

La confirmación de esta idea nos la da un texto escrito por la 2000 Brotherhood of Locomotive Engineers¹⁰¹, el cual afirma que,

El Journal of Commerce reportó que según funcionarios ferrocarrileros mexicanos y estadounidenses, el una vez ineficiente tratado de granos con México se ha convertido considerablemente más eficiente desde la privatización de los ferrocarriles mexicanos. La desregulación mexicana suprimió el requerimiento de que todos los granos importados fueran adquiridos por una agencia gubernamental antes de distribuirlos a los usuarios, lo que ha contribuido satisfactoriamente a incrementar las importaciones desde los EE.UU.. Hoy México es el mayor consumidor de granos producidos en EE.UU..

Como se dijo en el capítulo anterior, el problema está también en que con el TLCAN las asimetrías en la competencia de los productos agrícolas se hizo más evidente. Mientras que los productores EE.UU cuentan con cuantiosos subsidios por parte del Estado, los gobiernos de la última década en México han motivado la pauperización del campo con el recorte paulatino al financiamiento de este sector.

Para fortalecer esta afirmación y regresando al análisis concreto del FPN, presentamos el siguiente cuadro, en donde el desglose por productos permite ubicar los sectores más importantes en donde FPN presta sus servicios. Éste muestra además las principales actividades económicas del norte del país y rescata, sin más, la importancia de los sectores agrícola-ganadero y mineral, los cuales representaban el 50% de los ingresos totales del Ferrocarril Pacífico Norte.

¹⁰¹ Privatization of railroads puts grain on track. Brotherhood of Locomotive Engineers, Mayo 22, 2000, La traducción del texto fue realizada por el autor

Carga por Grupos de Productos (1995)

Productos	Ingresos por Carga (Total \$ 1,547 millones)	Ton-Km. (Total 15,397 millones)
Agrícola. Ganadería	32%	35%
Minerales e inorgánicos	18%	21%
Cemento	9%	11%
Petróleo y Derivados	6%	7%
Automotriz	6%	2%
Siderúrgico	3%	3%
Otros	26%	21%

Fuentes Estadísticas de FNM

La preponderancia del primer rubro se puede explicar, como se dijo, a partir de la importación de grano de los EE.UU.. Pero en el caso del sector minero habría que considerar al menos dos aspectos: Por un lado, los programas de expansión de la industria siderúrgica en el Norte del país y; por el otro, el histórico afán de las empresas estadounidenses por controlar y acaparar la reserva minera mexicana para el sustento de los intereses vitales de este país como potencia.

Atractivos de Inversión de FPN

- La posición estratégica de FPN permite: Comunicación a los principales centros demográficos del Centro y Norte del país y en exclusiva al Noroeste del México; acceso a los puertos de Tampico-Altamira, Guaymas, Mazatlán, y opcionalmente Topolabambo; corredor ferroviario internacional exclusivo al Noroeste con los

EE.UU y Canadá; comunicación ferroviaria para el comercio internacional con el Lejano Oriente. Acceso a EE.UU y Canadá por las fronteras de Mexicali, Nogales, Cd. Juárez y Piedras Negras a través de los ferrocarriles BNSF y UP/SP, así como por la frontera de Ojinaga (opcional)

- En el marco de licitación se indica: Concesión por 50 años, prorrogables por otros 50 años adicionales; licitación como negocio en marcha; opción Ojinaga-Topolabambo; empresa libre de pasivos financieros de largo plazo, con la excepción de un arrendamiento de 26 locomotoras, se tienen contratos de mantenimiento de locomotoras y de prestación de servicios de comunicación; libre de contingencias ecológicas y pasivos laborales; derechos de paso otorgados por el Ferrocarril del Noreste (FNE) a FPN de Viborillas a Ramos-Arizpe, por la línea "B", teniendo por tanto, acceso directo y competitivo al tráfico Norte-Sur, de Piedras Negras a México; en contrapartida FPN otorga a FNE derecho de paso entre Mariscal y Guadalajara; el concesionario tendrá la libertad para determinar su estructura de capital, políticas de operación, utilización de activos y tarifas de transporte de carga, de acuerdo a la legislación aplicable, la empresa deberá prestar servicio de arrastre para el movimiento de trenes de pasajeros en coordinación con FNM, quien tendrá a su cargo coches y personal.¹⁰²
- En cuanto a los beneficios fiscales se tiene: amortización del valor de la concesión a una tasa de 15% anual; extensión del pago del impuesto al activo en los primeros tres años de operación; amortización de pérdidas operativas netas sin ningún plazo de vencimiento, las inversiones en infraestructura ferroviaria y las compras de

¹⁰² Si se observan los servicios que actualmente presta el ferrocarril vemos que el de pasajeros ha sido prácticamente suspendido

locomotoras y carros nuevos se podrán deducir de forma inmediata en el periodo que se adquieran, de conformidad con el artículo 51 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta.

- En materia de la eficiencia operativa se recomienda: tomar medidas complementarias para que los consumos de combustible estén dentro de los parámetros aceptables; es posible obtener importantes incrementos en la productividad de la fuerza laboral mediante inversiones en equipo, capacitación y sistemas de incentivos; la utilización de infraestructura y equipo se podrá incrementar mediante nuevos sistemas operativos, administrativos y procedimientos de seguimiento y control. un adecuado sistema de compras permitiría reducir inventarios de materiales y suministros.¹⁰³
- En cuanto al potencial de crecimiento de tráfico: hay un mercado de transporte en crecimiento, por desarrollo demográfico, mejoramiento de la economía y apertura al comercio internacional; existe la demanda insatisfecha por falta de capacidad de respuesta, debido a la carencia de equipo de arrastre adecuado y prácticas operativas obsoletas; perspectivas de aumento en la participación del mercado derivado de mejores estrategias comerciales, flexibilidad tarifaria y calidad de los servicios ofrecidos, mayor competencia con el autotransporte por la aplicación del Nuevo Reglamento de Pesos y Dimensiones del Autotransporte Federal

¹⁰³ No se menciona nunca de la reducción del personal y del recorte de servicios.

Por último, el documento de Mercer¹⁰⁴ hace alusión a que existe un potencial de crecimiento de tráfico en los sectores agrícola, mineral, automotriz e industrial, así como en el cemento y los fertilizantes, y en el tráfico internacional de contenedores.

De esta misma forma podríamos describir y estudiar los atractivos de inversión de cada una de las partes en que se dividió el sistema ferroviario mexicano para su privatización, pero en la mayoría de los casos (sobre todo en el área legal y fiscal) encontraríamos elementos muy similares.

No cabe duda, entonces, que el sistema ferroviario representa un gran negocio para quien tenga el dinero y esté dispuesto a invertir en él.

Sin embargo, el sector privado no se conforma con la ganancia que pueda devenir del servicio, la lógica de minimizar recursos y maximizar utilidades promueve el recorte de servicios "no rentables" para enfocarse en servicios específicos que demandan "usuarios relevantes".

Utiliza una mercadotecnia agresiva orientada a recuperar segmentos de tráfico sobre un conjunto restringido de clientes distinguidos. Se busca la operación de servicios prioritarios y diseñados para determinados consumidores (espuelas en usuarios, trenes unitarios).

Por lo tanto, si el interesado en el servicio de ferrocarril no cuenta con altos volúmenes de carga que signifiquen un negocio para el transportista, deberá renunciar a él y buscar medios alternativos para transportar su mercancía, como es el caso de los pequeños empresarios.

¹⁰⁴ Documento preparado por Mercer Management Consulting, Inc. titulado El Ferrocarril Pacífico Norte, para Ferrocarriles Nacionales de México, a Abril de 1997.

Como dice Zarco¹⁰⁵, la supresión de los servicios "menos de carro completo" y el "express"¹⁰⁶, así como el de transporte de pasajeros, trajo como consecuencia la afectación de la micro, pequeña y mediana empresa, en la medida que son ellas las que hacían uso de dichos servicios. Asimismo, las estaciones dejaron de ser rentables y se cerraron, y una gran cantidad de gente tuvo que prescindir de su transportación cotidiana. Por último, los beneficios se reflejaron en una mayor eficiencia de los trenes unitarios (utilizados por las grandes empresas), en la medida que el tráfico se redujo y permitió mayor fluidez en los largos desplazamientos de mercancías.

Finalmente, sigue Zarco, la lógica del empresario tiene como motor generador de ganancias el despido masivo de trabajadores aunado a una carga de trabajo "inhumana" para aquellos que tuvieron la "suerte" de ser recontratados.

Por otro lado, como hemos podido observar el negocio que implica una privatización planteada de esta forma no es solo para nacionales. Una gran cantidad de empresas extranjeras de todo tipo, fundamentalmente estadounidenses, han visto con muy buenos ojos la apertura a la inversión privada del sector ferroviario, al grado que no sólo han invertido en la compra directa de las líneas, sino que además han penetrado el mercado en materia de infraestructura ferroviaria

Actualmente las empresas estadounidenses controlan una buena cantidad del comercio relativo a la venta de insumos y servicios de infraestructura ferroviaria en nuestro país. El mercado mexicano de equipo ferroviario cayó dramáticamente de 190.4 mdd en 1994 a 43.3 mdd en 1996. Pero se esperaba que con las concesiones se alcanzaran en 1999

¹⁰⁵ Plática con Salvador Zarco, miembro del sindicato de FNM, realizada en el Seminario de Teoría del Desarrollo coordinado por John Save-Fernandez, Enero de 2000

¹⁰⁶ El servicio de menos de carro completo permite que el usuario transporte determinada mercancía sin la necesidad de llenar un vagón, el express se refiere a los envíos rápidos de un pequeño volumen de mercancía.

los 203.8 mdd y. que con un período de diez años de fuertes inversiones el mercado empezara a estabilizarse.¹⁰⁷

Las cifras relativas al tamaño del mercado en equipo ferroviario y accesorios explican con mayor detalle la situación.

	Estimado			
	Año pasado 1997	Año actual 1998	Próximo año 1999	Próximos dos años
Mercado de importación	51.7	225.1	164.3	-10%
Producción local	9.8	72.0*	44.0	5%
Exportaciones	4.1	4.3	4.5	5%
Mercado total	57.4	292.8	203.8	-20%
Importaciones desde EE.UU.	43.7	168.7	123.0	-10%
Tasa de cambio (peso por dólar)	7.7	8.9	10.0	

Fuente: U. S. Department of Commerce - National Trade Data Bank, June 22, 2000^{108*}

¹⁰⁷ GUZMAN Contro, Ma. De Lourdes. RAILROAD EQUIPMENT, U.S. & FOREIGN COMMERCIAL SERVICE AND U.S. DEPARTMENT OF STATI., 1998. 36 p

¹⁰⁸ Las estimaciones se basaron en entrevistas con funcionarios de FNM, representantes de los nuevos concesionarios de las líneas y distribuidores de equipo ferroviario y accesorios. Las estadísticas oficiales se obtuvieron de la Secretaría de Comercio y fomento Industrial (SECOFI) base de datos (DATACOMEX).

* Las cifras fueron estimadas sobre la base de entrevistas con los nuevos concesionarios de las principales líneas de los ferrocarriles mexicanos.

El Departamento de Comercio de los E.E.U.U. proporciona por el internet una lista de las compañías de este país que ya se encuentran haciendo negocio en México

Compañía	Producto
A.B.C. Rail Corporation	Ruedas de acero
Advance Car Mover Co, Inc.	Herramientas y equipo
Anbel Corp.	Vagones nuevos y reconstruidos
Chrome Crankshaft Co.	Cigüeñales nuevos y reconstruidos
Fluid Mechanics Inc.	Inyectores y accesorios
General Electric	Locomotoras y partes
Helm Financial	Partes separadas para motores de maquinas de arrastre
Henry Miller Spring & Mfg. Co.	Resortes
Kershaw Manufacturing Co. Inc.	Maquinaria de construcción y mantenimiento
L.B. Foster Co.	Rieles, vías y accesorios de equipo
Loram	Partes de ferrocarril
Luminator	Señales electrónicas
Microphor Inc.	Sistemas de sanitarios y lavatorios
Midland Manufacturing Corp.	Válvulas y flotadores para carros-tanque
Miner Enterprises Inc.	Equipo tractivo, frenos de mano y puertas para contenedores
Owatonna Tool Intl. Co.	Herramientas y prensas para soportes giratorios
Penn Machine Co.	Ruedas para trenes y subterráneos
Power parts Co.	Partes separadas de locomotoras
Precision National Corp.	Reconstrucción y alquiler de locomotoras
Railcar Specialties Inc.	Todas las especialidades de carros de ferrocarril
Railquip Inc.	Limpiadores de carro portátiles y sistemas de recuperación de agua
Schaefer Equipment Co.	Piezas para sistemas de frenado
Sloan Valve Co.	Ajustadores y válvulas para frenos de aire
Standard Car Truck Co.	Remolcadores para carros de ferrocarril, estabilizadores y odómetros
Stone Safety Corp.	Aire acondicionado y equipo de generación de electricidad
Templeton, Kenly & Co	Herramientas y equipo
VMV-Paducahbilt	Refabricación de locomotoras

Fuente: U. S. Department of Commerce - National Trade Data Bank, June 22, 2000^{109*}

¹⁰⁹ GUZMAN Contro, Ma. De Lourdes. RAILROAD EQUIPMENT. U.S. & FOREIGN COMMERCIAL SERVICE AND U.S. DEPARTMENT OF STATE, 1998, 36p.

* Nota: la traducción de los productos fabricados por las empresas fue realizada por el autor.

La lista contempla 27 compañías estadounidenses que han venido acaparando el mercado relativo a la infraestructura ferroviaria en México. Como se observa, la introducción de la industria estadounidense en el plano nacional involucra la generalidad de los productos y maquinaria del equipo ferroviario

En el documento se estima que EE.UU. domina el mercado mexicano de partes y equipo ferroviario con el 76% del mercado total. Entre las importaciones más importantes destacan las locomotoras, carros de ferrocarril, equipo de señalización y de telecomunicaciones.

Además, con el TLCAN la mayoría de estas manufacturas estadounidenses encuentra serias reducciones en tarifas arancelarias. De 50 códigos estipulados en el tratado para equipo ferroviario y accesorios, 32 ya están libres de impuestos. El resto se terminará de liberalizar en Junio del 2003.¹¹⁰

En contraste, la producción mexicana de equipo ferroviario y accesorios se limita a artículos poco sofisticados tales como durmientes de madera y concreto, rieles y partes de balasto y metal para carros de ferrocarril. La producción nacional equivale alrededor del 10% del mercado total.

La explicación del ¿por qué? de este proceso de penetración ha sido abordada a lo largo de esta investigación. Pero ¿qué consecuencias genera esto a nivel nacional?

Lo más importante a resaltar sin lugar a dudas es la dependencia, la cual no sólo repercute en que en el presente el margen de movimiento gubernamental en torno al transporte ferroviario de mercancías esté supeditado a las decisiones de las empresas estadounidenses, sino que además implica que la industria ferroviaria nacional pierde las posibilidades de crearse en un futuro

En otras palabras, la pérdida del control del sistema ferroviario por parte del Estado significa que éste deja de participar en las decisiones en torno a las mercancías que deben transportarse y comerciarse en el país; a partir de que el sector privado toma el control, la actividad económica nacional en torno al ferrocarril queda definida por el mercado, el cual a su vez es dirigido por los intereses de las compañías extranjeras, capaces de utilizar este servicio en la transportación de sus productos y no necesariamente respondiendo al interés nacional de nuestro país.

Además, al ser acaparada la producción de infraestructura ferroviaria por las empresas estadounidenses, se pierden las pocas industrias de equipo ferroviario que se tenían en el país, lo cual nos deja un panorama poco alentador en torno a que éstas puedan desarrollarse en un futuro.

¹¹⁰ Ibidem.

CAPÍTULO IV

Costos y beneficios de la privatización de FNM

A estas alturas de la investigación no es difícil suponer quiénes son los ganadores y quiénes los perdedores en el proceso de privatización de FNM. Las diferentes posturas nos muestran intereses encontrados en la medida en que este repercute de manera distinta en los diversos sectores de la población. Lo que para unos representa un beneficio para otros es un costo y, en muchos casos, viceversa.

Este capítulo rescata los argumentos y da las razones que avalan tal suposición. Se divide en dos apartados y define quiénes y por qué son los beneficiarios y quiénes y por qué los afectados.

El primer apartado abarca el ámbito socioeconómico y describe, por un lado, el beneficio que han obtenido los empresarios dueños de las concesiones del ferrocarril y, por el otro, los daños que la privatización a causado a la población que antes dependía de la actividad ferroviaria.

La segunda parte contiene análisis de la afectación del sector laboral a partir de la privatización. Aquí se revisan detenidamente los costos sociales derivados del desempleo: en primer lugar, aquel generado a partir del despido masivo de trabajadores y; en segundo lugar, el provocado por la supresión de servicios.

a) perspectiva socioeconómica

Para medir los beneficios de la privatización de FNM contamos con dos circunstancias: la desincorporación del sistema ferroviario nacional, lo cual implica que el Estado ahorra los

recursos que antes utilizaba para subsidiar FNM; y la rentabilidad de la empresa en manos de los concesionarios.

En primera instancia, recurrimos a un cuadro que refleja la variación en la participación del Estado en FNM de 1997 a 1998, de tal suerte que podamos percibir el grado en que se ha reducido.

AÑO	Apoyos del Gobierno Federal	Ingresos totales	Porcentaje con relación al total de ingresos
1997	3.153.8 millones	7.135.2 millones	44.2 %
1998	73.1 millones	1.250.3 millones	6 %

No cabe duda que la participación del Estado disminuyó de un año a otro de forma muy sustancial. Sin embargo, también resalta la disminución en el renglón de los ingresos totales, por lo cual es necesario recurrir a lo siguiente:

- En 1994 el Organismo obtuvo ingresos efectivos totales por 6.003.8 millones, de los cuales el 54%, es decir 3 mil 275 millones de nuevos pesos, fueron ingresos propios;
- Para 1995 se buscaba que el presupuesto total fuera de 6.210.4 millones, de los cuales el 53%, es decir 3.314.8 millones, serían de ingresos propios;
- Para 1997 los ingresos totales fueron de 7.135.2 millones, de los cuales el 52% son ingresos propios, es decir 3.708.4 millones; y
- Para 1998 los ingresos totales bajaron a 1.250.3 millones, de los cuales 928.4 millones, el 74%, son ingresos propios.¹¹¹

* Esta información fue recopilada de los tres informes del Director General correspondientes a los años 1995, 1997 y 1998.

¹¹¹ Información recopilada de los tres informes del Director General correspondientes a los años 1995, 1997 y 1998.

Esto nos muestra un claro incremento en el porcentaje de los ingresos propios del último año, lo cual significa que la empresa es más rentable y que el Estado participa cada vez menos.

Como era de esperarse, durante la desincorporación de FNM disminuyen los subsidios por parte del Estado --que antes de la privatización ascendían a 4 mil millones de pesos anuales¹¹²--, lo cual representa un ahorro y por tanto un beneficio; pero también se reducen los ingresos totales de la empresa, lo cual implica que FNM paulatinamente deja de prestar el servicio. Para determinar si este último punto representa un costo o un beneficio, es necesario observar el funcionamiento del sistema ferroviario bajo el control privado.

En un reciente trabajo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) se revela la mejora del servicio con la iniciativa privada.

Las ocho empresas privadas que tienen concesiones para operar los ferrocarriles nacionales obtuvieron en el último año ingresos cercanos a los 11 mil millones de pesos, de los cuales sólo pagaron poco más de mil millones por derechos e impuestos; además, sus ganancias se incrementaron 62 por ciento respecto de las que tenía el gobierno cuando este sistema todavía no se privatizaba.¹¹³

El estudio establece además el incremento en la captación de recursos en un 36%, ya que por cada kilómetro operado los concesionarios obtienen ingresos por 652 mil pesos, lo cual contrasta con los 401 mil pesos que se tenían con la administración estatal. El aumento se percibe, entre otras cosas, en razón de que los nuevos dueños del sistema cerraron contratos de transporte de mercancía por 78 millones de toneladas anuales, casi 50% más que cuando estaba en manos del gobierno.

¹¹² La Jornada, "Crecen 62% ganancias de empresas ferroviarias", Economía, Jueves 1 de febrero de 2001.

p 22
¹¹³ *Ibidem*

Asimismo, dice el informe, gracias a los ingresos obtenidos han incrementado su inventario de unidades de 981 a 1.602 locomotoras, y de 27,451 a 35,562 su equipo de arrastre.

Por último, se comenta que en aras de optimizar la rentabilidad del servicio, redujeron los tiempos de recorrido a casi la mitad de lo que tenían programado en varias líneas.

Mas allá de las utilidades que esto pueda representar para los empresarios dueños de las líneas, se podría también pensar que el control de los ferrocarriles por el sector privado ha significado un beneficio para la población, en la medida en que el servicio de carga se ha hecho más eficiente, más rentable y más recurrido por los empresarios.

Pero en esto existen varias interrogantes. ¿A qué costo se vuelve más rentable y eficiente?. ¿cuáles eran y para quién eran los servicios que dejan de prestarse? y ¿qué tipo de empresarios son los que recurren al servicio de carga?

Si bien la rentabilidad de la empresa sugiere un beneficio privado, también podemos deducir a costa de qué se vuelve rentable. No solamente se trata de la creación de contratos que garanticen la carga por determinadas rutas. La reducción de la planta laboral, aunada a la supresión de servicios como el transporte de pasajeros, menos de carro completo y el servicio express -el cual fue suspendido totalmente desde octubre de 1992- son elementos reales que fomentan la optimización de utilidades de la empresa privada, pero que afectan en forma determinante la economía de importantes sectores de la población.

El informe del Director General de FNM en 1995 redactó la estrategia. En la parte del "diagnóstico de la situación actual" dice: "Por su importancia, destacan el dimensionamiento de la planta de personal (reducción de una tercera parte en tres años), la supresión de servicios improductivos (40% de trenes de pasajeros y el servicio de express),

la modernización de los sistemas del despacho de trenes y la apertura parcial al sector privado...¹¹⁴

En cuanto al despido de trabajadores y el servicio de pasajeros los datos son contundentes.

AÑO	Personas transportadas (millones de pasajeros)	Número de puestos
1986	22.4 millones	81,132
1992	14.7 millones	58,626
1993	10.8 millones	55,664
1994	7.1 millones	49,323
1995*	6.7 millones	46,283
1997**	1.7 millones	6,488

*Hasta 1995 las cifras obtenidas vienen de las series estadísticas de 1995, editadas por FNM.

** Cifras sustraídas del Informe del Director General de 1998

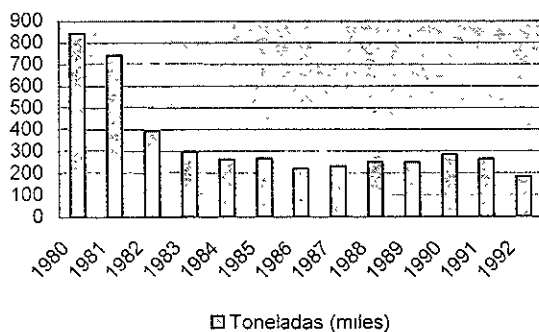
El cuadro refleja tanto el desempleo como la afectación de una gran cantidad de gente tuvo que prescindir de su transportación cotidiana. Indica, por un lado, que en once años se redujo el servicio de pasajeros de 22.4 a 1.7 millones, lo cual sugiere que los usuarios recurrieron a un medio de transporte alternativo - el autotransporte- lo que implica un mayor consumo de combustible fósil y un mayor uso de la máquina de combustión interna en beneficio de la industria automotriz, acaparada fundamentalmente por empresas extranjeras. Y por el otro, el despido masivo de trabajadores, el cual se analiza con mayor profundidad en el siguiente apartado.

¹¹⁴ Informe del Director General, 1995 p.5

Los números de los otros dos servicios se perciben de la siguiente manera.

El servicio express disminuyó drásticamente a partir de 1982 hasta su desaparición en 1992.

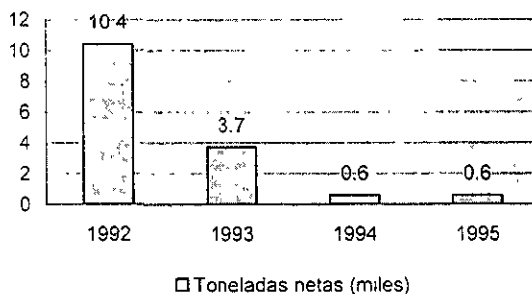
Servicio express



Fuente: Series estadísticas de 1995, editadas por FNM

En cuanto a la evolución del servicio de menos de carro entero la gráfica queda de la siguiente manera:

Menos de carro entero



Fuente: Series estadísticas de 1992, 1993, 1994 y 1995, editadas por FNM

Como se puede apreciar en las gráficas existe una clara disminución en la prestación de este servicio, la cual responde a la estrategia previa de preparación para la privatización de FNM.

Si se comparan los tonelajes de estos servicios con la carga total del sistema parecería que la pérdida es irrisoria. Sin embargo, los costos sociales de la supresión de los servicios “menos de carro entero” y el “express” se reflejan en la afectación de la micro, pequeña y mediana empresa, en la medida que son ellas las que hacían uso de dichos servicios. Asimismo, las estaciones intermedias dejaron de ser rentables y se cerraron (ver final del capítulo).

Finalmente, esto se tradujo en una mayor eficiencia de los trenes unitarios (trenes que transportan 50 vagones con un solo producto y que sirven a las grandes empresas trasnacionales), en la medida que el tráfico se redujo y permitió mayor fluidez en los largos desplazamientos de mercancías. Como se dijo en el capítulo anterior, la lógica de minimizar recursos y maximizar utilidades promueve el recorte de servicios “no rentables” para enfocarse un conjunto restringido de clientes distinguidos.

Con esto se explican tanto aquellos contratos de transporte de mercancía por 78 millones de toneladas anuales, como la reducción en los tiempos de recorrido a casi la mitad.

Como vemos, las “mejoras” en eficiencia y rentabilidad de la empresa que nos sugerían un beneficio, conllevaron también un costo social importante. Asimismo, la mayor recurrencia al servicio por las grandes empresas pudo reflejar una ventaja para los concesionarios, pero implicó que la micro, pequeña y mediana empresa tuvieran que prescindir del servicio, lo cual afecta sin lugar a dudas al desarrollo económico interno del país.

Por último, no obstante que la desincorporación del sistema ferroviario nacional implica que el Estado ahorra los recursos que antes utilizaba para subsidiar FNM, esto también repercute en que la decisión en torno a los servicios que han de prestarse recaiga en el empresario, al cual le importa muy poco si son o no necesarios para el desarrollo interno del país. Dicho en otras palabras, en el momento que el Estado deja de ser el rector de esta importante actividad económica, el futuro de los servicios depende de las utilidades que le generen al empresario y no en los beneficios que pueda significar para la población en general.

En contraste, la obligación de una empresa paraestatal no debe ser la de conseguir su rentabilidad, sino la de proveer a la población de servicios que incentiven el desarrollo económico interno que deriven en un bienestar común hacia la sociedad

La rentabilidad de una empresa paraestatal debe medirse bajo otra óptica que la de manejar números negros. Debe apreciarse desde la perspectiva de su función social y económica; y debe de concebirse desde la lógica de que se trata un servicio para la sociedad en su conjunto y no un negocio para unos cuantos.

b) sector laboral

El tema laboral tiene aspectos muy complejos que pueden llegar a ser contradictorios, por lo que se requiere de una postura tan imparcial y objetiva de la situación como sea posible. Ya comentamos anteriormente algunos aspectos cualitativos alrededor de los líderes del sindicato ferrocarrilero; se mencionó, entre otras cosas, la corrupción y los cotos de poder en el seno del sindicato. Pero como la intención de este trabajo no es la de descubrir a los *mafiosos* y *matones* involucrados, el apartado se centra en las consecuencias laborales de la privatización en general y no en individuos específicos cuyas fechorías corrompen y obstruyen la legitimidad de la condición laboral de los trabajadores ferrocarrileros.

Antes de pasar al análisis del asunto cabe recaicar que los problemas con el desempleo generado a partir de la venta de las paraestatales es parte de una misma lógica, por ejemplo:

La Privatización de la industria siderúrgica marca la tónica del negocio. Fue vendida en 1991 a un precio de 1,900 millones de dólares, cantidad muy inferior a su valor contable. Tras la privatización se redujo el personal a la mitad, despidiéndose a 20 mil trabajadores.¹¹⁵

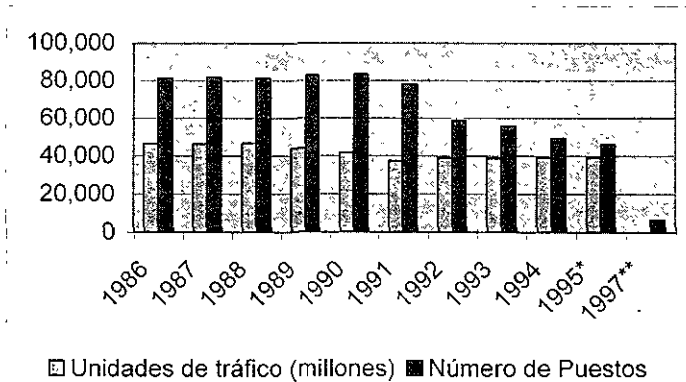
Dicho esto podemos pasar al tema en cuestión: La ineficiencia del servicio ferroviario y su inflada planta laboral una década antes de la privatización, contra el problema del recorte laboral y el desempleo después de realizada.

Para comprobar las variables en juego se recurre a dos gráficas extraídas de las series estadísticas que proporciona FNM. La primera muestra la reducción de la planta laboral de la empresa¹¹⁶ y las unidades de tráfico entre 1986 y 1997; la segunda el

¹¹⁵ García Morales, Federico, "Las Privatizaciones en América Latina (segunda parte)", *Revista Web Mensual de Economía, Sociedad y Cultura*- ISSN, Junio de 1998

¹¹⁶ Dicho sea de paso, de no ser por la extendida burocracia de FNM que proporciona las estadísticas, la realización de esta investigación hubiese sido casi imposible.

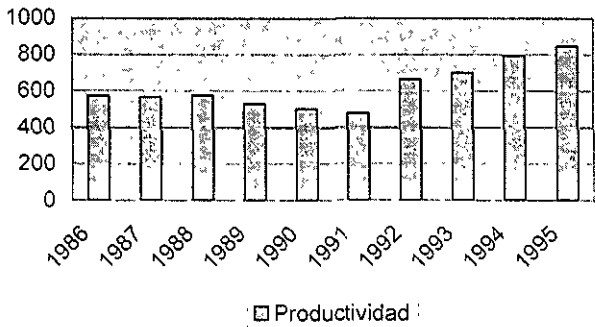
incremento en la productividad en miles de unidades de tráfico por puesto durante el periodo 1986-1995.



*Hasta 1995 las cifras obtenidas vienen de las series estadísticas de 1995, editadas por FNM.

** Cifras sustraídas del Informe del Director General de 1998.

Productividad (miles de unidades de tráfico por puesto)



Series estadísticas de FNM, 1995

Como se puede apreciar, mientras que el renglón de unidades de tráfico se mantiene casi constante, la reducción de la planta laboral contrasta con el incremento de la

productividad. Incluso resalta el hecho de que en 1990, cuando el número de puestos llega al tope con 83,290, la productividad se encuentra en el penúltimo sitio del periodo con 501 (miles de unidades de tráfico por puesto).

Midiéndola en base a las unidades de tráfico, por supuesto que no es de extrañarse que la productividad crezca en la medida en que disminuye la planta laboral. Sin embargo, si tomamos en cuenta que de 1990 a 1995 se redujo el personal en un 44.5% y las unidades de tráfico tan sólo disminuyeron al 6.2%, tenemos que decir entonces que el 55.5% de los trabajadores de 1990, cinco años más tarde se hicieron cargo del 93.8% de las unidades de tráfico que había en 1990. Por lo tanto, podemos asumir que, en efecto, la planta laboral que existía cinco años antes de la privatización era excesiva.¹¹⁷

En busca de la eficiencia y productividad de la empresa ferroviaria parecería lógico pensar que la reducción de la planta laboral significara un beneficio. La privatización sería, en este sentido, una forma de reformar la estructura laboral de la empresa en base a un modelo que permitiera un mejor funcionamiento y, por ende, un modo de contribuir en la rentabilidad de la misma.

Sin embargo, este tipo de medidas no pueden tomarse a la ligera y sin reparar en los costos sociales que acarrear.

De entrada tenemos, por lógica, el problema de una gran cantidad de trabajadores que quedan desempleados. Ya veíamos en las gráficas anteriores que en 1997 el número de puestos en FNM se había reducido a poco más de 6 mil. Pues bien, el resto, alrededor de 77 mil trabajadores (pensando que en 1990 eran 83 mil) quedaron fuera de FNM.

¹¹⁷ FNM, como muchas otras paraestatales, fueron usadas por el Partido de Estado como parte de su aparato clientelar.

Por supuesto que muchos de ellos fueron recontratados por las empresas concesionarias, pero si en 1995 FNM había reducido su planta laboral a 46,283 trabajadores (55% de los trabajadores en 1990) en busca de una mayor productividad, sería ilógico pensar que el sector privado –quien no repara en despidos en razón de las utilidades– contratara más personal. Así, tenemos que el número de trabajadores desempleados está arriba de 52 mil¹¹⁸, lo que deja con empleo a un número cercano a los 31 mil.

Pero para aquellos 30 mil que tuvieron la “suerte” de ser recontratados las expectativas tampoco son alentadoras. Al privatizarse la empresa se replantea el contrato laboral, con lo cual se terminan bonanzas que les pudo haber otorgado el sindicalismo. Se encuentran ahora atados de manos y deben seguir al pie de la letra los dictados del nuevo dueño sin importar si viola o no sus derechos laborales, ya que existiendo un ejército de reserva tan extenso la competencia por un puesto es muy fuerte.

El problema principal, sin embargo, es que no se ha sabido desviar adecuadamente a la población desempleada y vincularla hacia otros ámbitos productivos. Con la desincorporación de los Ferrocarriles del sector estatal al privado no se buscó establecer programas para derivar a los ferrocarrileros que ya no encontraran sitio a otros sectores industriales y de servicios, ni se planteó realizar acciones de capacitación en beneficio de quienes se quedaron en las nuevas empresas ferrocarrileras, para que pudieran participar en la imprescindible modernización de los trenes del país.

Otro problema es el que viven actualmente los ex trabajadores del riel con respecto a sus viviendas. En una nota periodística publicada a principios del 2000¹¹⁹ se relató una

118 Mexican Rail Workers & Privatization, Discurso de Salvador Zarco Flores en UTU Regional Meeting in Houston, 21 de Julio, 1998

119 La Jornada, “Hoy dejarían sus vivienda a ex trabajadores del riel”, Sección Capital, lunes 14 de Febrero de 2000, por Sandra Palacios.

demanda de los ex trabajadores, en el sentido de haber sido amenazados por la empresa concesionaria Terminal Ferroviaria del Valle de México, SA (TFVM), la cual sufre a FNM, de ser desalojados de un predio que habitan desde 1953, ubicado en la colonia Anáhuac del Distrito Federal

Estas personas y sus familias han vivido en vagones de ferrocarril acondicionados con los servicios públicos básicos y cuentan con un contrato de arrendamiento otorgado por FNM desde hace 40 años, el cual implica la concesión de uso de vía.

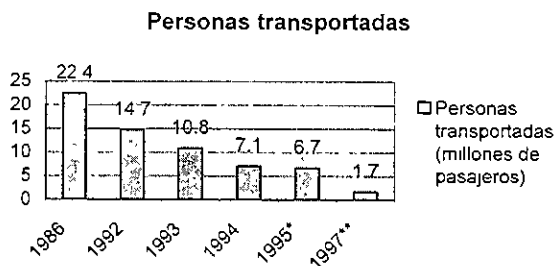
Sin embargo, el representante legal de TFVM, Adolfo Ruiz Sánchez, insistió en que los ex trabajadores debían retirarse del predio, a lo cual éstos se resistieron ya que han hecho su vida en este lugar sus hijos están inscritos en las escuelas cercanas y algunos acondicionaron comercios ambulantes cerca de la zona. En testimonio de los afectados,

Ahora ya somos personas de edad avanzada, que difícilmente podemos tener una vivienda. Ferrocarriles Nacionales de México nos colocó en este lugar y nunca hubo problemas antes de que se concesionara. Somos muchas las personas afectadas en el Distrito Federal, pero en todo el país se tiene la misma problemática... Nosotros somos los primeros de todos los ex trabajadores ferroviarios que dentro de poco se quedarán sin hogar. Somos miles de familias asentadas a lo largo de las estaciones en todo el país; los siguientes, según nos dijo Ruiz Sánchez, serán los de la terminal de Tlatilco.¹²⁰

Por otro lado, los trabajadores despedidos durante el proceso privatizador pertenecientes a la empresa ferroviaria no son los únicos afectados en el ámbito laboral. Al suspenderse el servicio de pasajeros con la privatización, se quedaron sin empleo cientos de habitantes en los poblados aledaños a las vías, cuyo trabajo consistía en comerciar mercancías y alimentos con los pasajeros. Por ejemplo, en regiones colindantes con el desierto de San Luis Potosí - otrora tierras codiciadas por sus riquezas minerales- el comercio en los trenes significaba la fuente de ingresos más importante para la población.

Actualmente la población masculina de estos pueblos por donde pasaba el ferrocarril ha disminuido drásticamente debido a que esta ha emigrado a los EE.UU. en busca de mejores oportunidades de supervivencia¹²¹.

Se suponía que las concesiones contemplaban un determinado número de rutas que el autotransporte no lograba satisfacer. Pero la legislación que sostenía esto no sólo se ha convertido letra muerta, sino que además omitió desde el principio las situaciones que, como la anterior, requerían de una visión adecuada que permitiera a las poblaciones afectadas reemplazar su actividad económica



* Hasta 1995 las cifras obtenidas vienen de las series estadísticas de 1995, editadas por FNM.

** Cifras sustraídas del Informe del Director General de 1998.

De manera casi cómica, actualmente estos últimos problemas han sido abordados desde la perspectiva cultural. Un año después de la nota periodística en la que se exponía la situación de los trabajadores de la colonia Anáhuac encontramos, en el mismo periódico, lo siguiente:

Muerto el ferrocarril de pasajeros, ¿qué pasará con las poco más de 2 mil estaciones que dieron vida al sistema? El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) y el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) han iniciado una batalla para que 500 de ellas sean declaradas monumentos

¹²⁰ Ibidem

¹²¹ Testimonio de un ferrocarrilero

históricos y, si los concesionarios no las requieren para transporte de carga, sean entregadas para su uso cultural a gobiernos o instituciones.¹²²

De esta forma, el MNFM y el INAH entierran la posibilidad de reactivar las estaciones que daban un servicio a la sociedad, para que ahora, en forma de cripta, almacenen la memoria de los Ferrocarriles Nacionales de México.

¹²² La Jornada, "Batalla contra el olvido". Contraportada, Lunes 5 de Febrero de 2001.

CONCLUSIONES

1. Conocer la historia de los ferrocarriles en México es fundamental para entender la presente situación de los mismos. El diseño actual del sistema ferroviario mexicano fue estructurado y definido a finales del siglo XIX y principios del XX por los inversionistas privados extranjeros en función de sus intereses. La coincidencia temporal del origen de los ferrocarriles en México con la expansión imperialista estadounidense produjo que la formación de la red se orientara de forma vertical, de tal forma que respondió fundamentalmente a los intereses de la potencia vecina y, si bien logró integrar las regiones económica, política y socialmente importantes, también dejó en el olvido y el aislamiento a buena parte del territorio nacional.
2. La administración estatal no logró transformar la estructura del sistema y la red siguió siendo vertical. Queda pues, como un episodio donde se intentó una reforma que, en efecto, logró socializar el servicio, pero que estuvo lejos de prestar un servicio de calidad que contribuyera eficientemente al desarrollo económico del país, por lo que no fue difícil justificar y preparar su privatización.
3. El contexto histórico del proceso de privatización de FNM se sitúa dentro de la relación de dependencia y subordinación de nuestro país frente a la primera potencia mundial, lo cual si bien no constituye un fenómeno nuevo, sí encuentra diferentes características y las variables en juego cambian cualitativa y cuantitativamente.

4. Además, aunque en lo político se ha logrado consolidar instituciones importantes para buscar democratizar el país, la tendencia neoliberal que caracterizó los tres sexenios anteriores sigue marcando la pauta en la situación actual del país y su posición sumisa frente al exterior. La política económica se centra en la apertura del mercado y la atracción de la Inversión Extranjera Directa, así como en la reducción de la participación estatal en la actividad económica. Por lo tanto, las privatizaciones de las paraestatales, que son parte esencial de las políticas del BM y del FMI, se vuelven cada vez más recurridas. FNM es parte del paquete de privatizaciones que incluye a PEMEX y a la CFE, así como los puertos y aeropuertos.¹²³

5. Las causas del detrimento ferroviario que fundamentaron su privatización son identificables. No obstante existen condiciones inherentes al ferrocarril que pudieron haber afectado el desarrollo del sistema, las razones de su deterioro se explican fundamentalmente sobre la base las variables "azarosas" o contingentes: las presiones externas combinadas con las decisiones erróneas de los administradores en turno; las políticas retrógradas, la falta de visión de nuestros gobernantes y su complicidad con las firmas extranjeras, los problemas laborales y el énfasis otorgado al autotransporte; así como la vital y creciente necesidad de EE.UU. de contar con minerales frescos para mantener su aparato bélico e industrial, la cual constituyó un elemento fundamental para mantener el esquema vertical de la red. Indiscutiblemente que el crecimiento del comercio entre México y

¹²³ Este último punto surge a partir de las investigaciones para el proyecto DGAPA: "Territorialización de la Inversión Extranjera Directa en México: el caso específico de PEMEX, CFE, puertos y aeropuertos, dentro

EE.UU., a raíz del TLCAN, jugó un papel central. Se trata no sólo de la exportación de minerales y otros productos ensamblados en México, sino también de la creciente importación de grano de nuestro país como resultado del colapso en la producción en este ramo.

6. Las posturas alrededor de la privatización tienen fundamentos particulares y están poco ligadas a las necesidades reales de la población y del aparato productivo vinculado con la pequeña y mediana empresa nacional, principal generadora de empleo. Los intereses de los bandos en disputa en ocasiones logran empalmarse con el interés colectivo, pero lo que está realmente de por medio es el control y el apoderamiento del negocio ferroviario.
7. Los ferrocarriles en México son un gran negocio. El proceso de compra-venta de FNM no deja la menor duda. Además, en el texto se muestra que se destinaron cuantiosos recursos públicos a la mejora de infraestructura y equipo ferroviario previo a la privatización. Asimismo, el Estado asumió todos los costos económicos y sociales de entregar las empresas ferroviarias en que fue dividida FNM, libres de pasivos laborales.
8. Existe además, por un lado, la creencia de que la modernización del sistema ferroviario se logra en función de la rentabilidad de la empresa, lo cual dista mucho de ser cierto dado que ésta última se concretó gracias a la reducción de servicios, el despido de personal y la captación de clientes "distinguidos", es decir, las grandes

empresas nacionales y extranjeras altamente exportadoras. Por otro lado, está la convicción de que en la medida que las empresas paraestatales no son rentables en términos privados, representan una carga para la sociedad, cuando en realidad, éstas fueron creadas en función de prestar un servicio y beneficiar a la comunidad sin importar si significa un costo al Estado, pues después de todo, es la sociedad en su conjunto quien proporciona los recursos con que el Estado subsidia a la empresa.

9. La rentabilidad de una empresa paraestatal debe medirse bajo otra óptica que la de manejar números negros. Tiene que apreciarse desde la perspectiva de su función social y económica; y ha de concebirse desde la lógica de que se trata de un servicio para la sociedad en su conjunto y no de un negocio para unos cuantos.

10. La penetración de EE.UU. en el sector ferroviario ilustrada en el texto, tiene implicaciones de diversa índole: en el ámbito del servicio, la demanda nacional de mercancías vía ferrocarril queda supeditada a las decisiones de los concesionarios estadounidenses; en lo relativo a la infraestructura, al ser acaparada la producción de equipo ferroviario por las empresas estadounidenses, se pierden las pocas industrias que se tenían en el país, lo cual nos deja un panorama poco alentador en torno a que éstas puedan desarrollarse en un futuro; y en el renglón de la soberanía, se cede el espacio territorial correspondiente a la red ferroviaria nacional, lo cual significa, además de la pérdida del control sobre el territorio nacional —en el sentido de que ciertos servicios o industrias necesarios para garantizar la soberanía nacional queden en manos de empresas extranjeras—, la captación y el control extranjero de la actividad económica de las regiones por donde pasa el ferrocarril.

11. La evaluación de los beneficios a los concesionarios alcanzados por la privatización de FNM no justifica los costos sociales emanados de ésta. La elevación en el tonelaje transportado y la reducción en los tiempos de recorrido favoreció a las grandes empresas, pero perjudicó al resto. La modernización del sistema, principal fundamento de los privatizadores, no se llevó a cabo puesto que se redujeron los servicios y no se logró satisfacer las necesidades de la población. Si en el pasado el Estado adquirió empresas deficitarias y asumió pérdidas subsidiadas con el erario público para atender las demandas de la sociedad, ¿por qué se vende la empresa?, es parte de la política de socializar los costos y privatizar los beneficios.

12. El proceso privatizador ha generado una serie de daños de gran magnitud en la población que dependía de esta actividad económica; la emigración en ciertas comunidades de la población masculina hacia EE.UU., así como el cierre de las más de dos mil estaciones intermedias, son prueba de ello. Además, se quedaron sin empleo arriba de 52 mil trabajadores ferrocarrileros (con familias) y, para aquellos que fueron recontratados, sus conquistas laborales se derrumbaron ya que el nuevo dueño establece como condición la rescisión del contrato colectivo vigente, la liquidación de los trabajadores y el derecho a recontratar a quienes a él le parezca.

13. El problema principal en torno al tema laboral es que no se supo desviar adecuadamente a la población desempleada y vincularla hacia otros ámbitos productivos. Cabe resaltar la indiferencia social y humana de los responsables del proceso privatizador. No se buscó establecer programas para derivar a los

ferrocarrileros que ya no encontrarán sitio hacia otros sectores industriales y de servicios, ni se planteó realizar acciones de capacitación en beneficio de quienes se quedaron en las nuevas empresas ferrocarrileras, para que pudieran participar en la imprescindible modernización de los trenes del país.

Revertir los daños que ha provocado el proceso privatizador de los ferrocarriles requiere de decisiones drásticas que implican la reforma de la política económica nacional, así como el replanteamiento de las relaciones de nuestro país ante el exterior.

El panorama a futuro que sugiere el desenlace de esta investigación es poco alentador. Los términos de las concesiones limitan severamente el margen de maniobra Estatal y la actividad ferroviaria, al menos durante los próximos cincuenta años, dependerá de las decisiones de la iniciativa privada nacional y extranjera.

Con la experiencia de la privatización de FNM se aprende una lección importante a tomar en cuenta por los nuevos y futuros gobernantes: la desregulación al vapor de una empresa que presta un servicio público puede acarrear consecuencias negativas de grandes magnitudes. Ante la posibilidad real de encontrarnos ante nuevas privatizaciones, cabría mencionar la necesidad de considerar, en estos procesos, los siguientes puntos:

- Deben estudiarse las causas que promueven la desregulación del servicio en cuestión, de tal forma que se tengan elementos reales para fundamentar el cambio. De ninguna manera la justificación de la privatización puede responder a otra cosa que no sea el interés nacional y el beneficio de la sociedad.

- Debe evaluarse el impacto socioeconómico que generará la privatización; se tienen que tomar en cuenta todos los aspectos relacionados a la actividad económica y social del servicio.
- En los casos donde se pretenda despedir trabajadores sin la posibilidad de ser recontratados, se debe contar con un plan que reinserte a la población desempleada en la actividad económica nacional, el cual debe contar con cursos de capacitación y estímulos atractivos en beneficio de los agraviados.
- En ningún momento los servicios que prestaba la empresa antes de ser privatizada deberán ser suspendidos.
- Deben matizarse los reglamentos y los términos de las concesiones sobre la base del interés colectivo.
- El gobierno debe establecer mecanismos de estricta vigilancia en la aplicación de los reglamentos y los términos de las concesiones. En caso de incumplimiento se podrá sancionar a la empresa concesionaria hasta con la anulación del contrato.

ANEXO I

Principales problemas que enfrenta el transporte ferroviario en México y el mundo.

a) Problemas jurídicos

Desde el siglo pasado los europeos han establecido reglas supraestatales uniformes para disciplinar el sistema ferroviario mediante la Convención Internacional de Mercancías (CIM), la cual tenía como objetivo europeizar el Derecho Internacional de los transportes por ferrocarril. Sin embargo, lo cierto es que la legislación en materia de transporte ferroviario opera por lo general con un carácter nacional. Aunque no difieren demasiado en el contenido, las leyes nacionales predominan sobre las internacionales y, para hacer posible el servicio de importaciones y exportaciones, hace falta concretar convenios y acuerdos internacionales (bilaterales o multilaterales) que normaticen el flujo de mercancías.

Los problemas más comunes en materia jurídica son con relación a los trámites aduaneros que, al ser excesivamente largos y complicados, pueden anular ciertas ventajas del transporte de carga ferroviario (si se afecta, por ejemplo, la hora de entrega). Ante dicha situación los Estados o empresas involucrados deben observar la posibilidad de concretar un acuerdo sobre procedimientos aduaneros simplificados y acelerados, o sobre el cumplimiento de un acuerdo internacional. Así, la solución podría ser, que mediante el acuerdo se convenga la regulación de la carga en el punto de origen para que los trámites aduaneros se lleven a cabo en el punto de destino, evitando así el tráfico fronterizo. De la misma manera, los controles que efectúan las administraciones nacionales, como la inspección fitosanitaria, deben agilizarse por medio de un convenio internacional.

Otro problema es el relativo a la responsabilidad de las mercancías, sobre todo cuando el transporte ferroviario tiene relación con el transporte multimodal. Aquí se usa que el operador del transporte multimodal (OTM) sea el responsable de los daños que puedan sufrir las mercancías, de manera que él pueda demandar a la compañía que transportaba la mercancía en el momento de la avería. No en todos los países se respeta realmente esto, lo que perjudica a los cargadores y a los OTM. Para solucionar esto se promueve la introducción de límites adecuados de responsabilidad, así como la garantía de que el OTM pueda obtener un nivel realista de indemnización por las pérdidas sufridas.

En Europa se ha buscado homogeneizar la legislación mediante las antes mencionadas convenciones CIM; hasta ahora lo que opera, es el Convenio Internacional sobre el Transporte de Mercancías por Ferrocarril, suscrito en Berna en 1970.

El régimen administrativo del contrato del Transporte Ferroviario de Mercancías dice:

He aquí las más importantes normas de Derecho Público: a) Se establecen, en función de la distancia a recorrer, los tiempos en que debe consumarse el transporte, y se fijan las indemnizaciones por retraso; b) Los daños y perjuicios debidos a retrasos, no son resarcibles en caso de fuerza mayor; c) La responsabilidad de la empresa porteadora comienza en el momento en que se hace cargo de las mercancías en el local destinado a recibirlas; d) Se menciona expresamente la responsabilidad de la empresa conductora en supuestos de *robo e incendio* y por *mermas* que excedan de las proporciones ordinarias; e) El recibo de los objetos transportados, expedido por el destinatario, y la realización del pago del transporte extinguen toda acción contra la empresa porteadora; y, f) Llegadas las mercancías a su destino y no retiradas por el consignatario dentro del plazo establecido, la empresa puede proceder a su venta en pública subasta sin trámite judicial alguno.¹²⁴

¹²⁴ Gómez C. J., El Transporte Internacional de Mercancías, p 70

En el caso mexicano, el comercio exterior se ha desarrollado por el movimiento de contenedores por medio del transporte multimodal, donde el transporte ferroviario ha jugado un papel fundamental.

En los artículos 48 y 49 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario Mexicano se encuentra lo relativo al transporte ferroviario internacional:

“Artículo 48.- El transporte ferroviario internacional es el que se opera de otro país a territorio nacional, o viceversa y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables o, en su defecto, a los convenios celebrados entre las empresas ferroviarias participantes.”

“Artículo 49.- Los equipos ferroviarios extranjeros que se internen en el territorio nacional, deberán cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta Ley.”

Con el fin de facilitar la exportación e importación de mercancías, FNM estableció convenios de colaboración con Ferrocarriles estadounidenses:

- Union Pacific, conecta con las líneas de México en las fronteras de Nuevo Laredo y Matamoros, Tamaulipas
- Southern Pacific, hace conexión con las fronteras de Ciudad Juárez, Chihuahua; Piedras Negras, Coahuila; Matamoros y Nuevo Laredo, Tamaulipas; Naco y Nogales, Sonora y Mexicali, Baja California.
- The Atchinson Topeka and Santa Fe Railway, hace conexión con la frontera de Ciudad Juárez y Ojinaga, Chihuahua.
- Tex-Mex, se conecta con FNM en Nuevo Laredo, Tamaulipas.

De esta manera el comercio con EE.UU. por medio del transporte ferroviario se ha agilizado con trámites fronterizos simplificados. Los trenes llegan a la frontera y pasan con una revisión aduanal simple y acelerada, al cruce se cambia de personal –lo que incluye locomotoras y equipo de arrastre- de tal forma que los trenes llegan a su destino con tripulantes nacionales.

b) Problemas técnicos

La normatización técnica ferroviaria se ha desarrollado fundamentalmente en razón del transporte de contenedores, de tal suerte que corresponde a la Organización Internacional de Normatización (ISO) determinar los requisitos mínimos a cumplir por los ferrocarriles. Dicho organismo explica que los principales factores de diseño que determinan las condiciones técnicas de una línea de ferrocarril son el ancho de vía, la carga por eje y velocidad permitida, el gálibo de carga y el gálibo de paso libre, la longitud y masa autorizadas de los trenes, la densidad del tráfico (frecuencia de movimientos), las instalaciones de seguridad para el tráfico y el material de comunicaciones.

Así, se plantea que para promover el desarrollo de operaciones de trenes-bloque se deben tener en cuenta los siguientes aspectos técnicos.

- a) Deben evaluarse las necesidades de transporte por ferrocarril (volumen de tráfico) en función de las dimensiones (longitud y masa), el número y la frecuencia de los trenes-bloque que han de circular regularmente;
- b) Resistencia de la superestructura existente y capacidad de los puentes para resistir las cargas por eje y las velocidades autorizadas, así como el volumen de las obras necesarias para adaptar la vía y los puentes a las futuras necesidades del tráfico;
- c) Restricciones en materia gálibo de carga y gálibo de paso libre (incluidos puentes y túneles) en relación con el tipo de contenedores que han de transportarse y con el tipo de material móvil;

- d) Requisitos relativos al material móvil y las locomotoras (vagones plataforma especiales para el transporte de contenedores, tipos y número necesarios; también pueden utilizarse vagones plataforma, aplicaciones múltiples o vagones de bordes bajos. La elección dependerá del volumen del tráfico, de la disponibilidad de recursos y de la necesidad de reducir la tara y de adaptar el transporte de contenedores a las condiciones de los gálibos de carga y de paso libre limitados cuando deben efectuarse cuantiosas inversiones de capital para adaptar la infraestructura; y
- e) Características de las instalaciones de seguridad y comunicaciones para el tráfico a fin de ajustarlas a las necesidades de la circulación regular de trenes-bloque.¹²⁵

Esto es, a grandes rasgos, la generalidad de los requisitos a cumplir en el transporte ferroviario internacional. Sin embargo, los problemas técnicos varían de Estado a Estado y de región a región. Así, en la península Ibérica se preocupan por el problema del ancho de la vía¹²⁶, el cual es mayor que el ancho de vía normal europeo y por lo cual han tenido que implementar las instalaciones necesarias para el cambio de ejes en la frontera con Francia; el mismo problema encontramos con la Ex-URSS y su diferencia en el ancho de vía con Checoslovaquia, Polonia y Rumania. Por su parte, los países que utilizan trenes para el transporte de contenedores apilados o de doble estiba (EE.UU. y México), se encuentran con el problema de la altura libre insuficiente de los túneles, puentes y catenarias; la solución ha consistido en la ampliación de los túneles. Al otro lado del mundo, entre Malasia y Tailandia existía la incompatibilidad de los sistemas de enganche y de frenado, para lo cual se propuso la implementación de un vagón de choque intermedio o una composición homogénea.

Pero el problema con estas soluciones es que son bastante costosas, por lo que sólo pueden justificarse con un volumen de tráfico elevado.

¹²⁵ UNCTAD, *Los servicios de trenes-bloque en el transporte multimodal*, p. 12

¹²⁶ Las causas del problema del ancho de vía son de naturaleza estratégico-militar. La reciente incorporación de España a la Unión Europea ha evidenciado dicho problema

c) Problemas económicos

Como se dijo anteriormente, el transporte ferroviario se encontró (y aún se encuentra en muchas partes), en una posición competitiva desventajosa en relación con otros medios de transporte, particularmente frente al transporte carretero. Esto se debe principalmente a lo siguiente:

- El sistema ferroviario implica una elevada inversión inicial y un alto costo de las operaciones y el mantenimiento, lo que encarece el servicio de manera importante;
- Las inversiones en la infraestructura de las estaciones de clasificación y los costos de estas operaciones constituyen las principales desventajas del transporte por ferrocarril, en comparación con el transporte-carretero; y
- El transporte ferroviario tiene una baja capacidad de penetración si se le compara con el transporte por carretera debido a que la pesada infraestructura ferroviaria sólo se justifica cuando la demanda de transporte es elevada.

Sin embargo, la capacidad de transportar altos volúmenes o pesos elevados en largas distancias con bajo costo energético, hace del ferrocarril un medio económico y rentable para el transporte de carga

El transporte ferroviario contiene importantes ventajas generales en relación con otros medios de transporte, como son:

- La fiabilidad del servicio, independientemente de la hora del día, de la estación o de las condiciones económicas;

- La independencia respecto a otras restricciones externas (por ejemplo, la restricción de circular de noche), y
- La regularidad del servicio.

Además, el transporte por ferrocarril proporciona una menor resistencia al desplazamiento debido a la escasa fricción entre las ruedas de acero y los carriles del mismo material, lo que constituye una ventaja decisiva en materia energética con respecto a los demás modos de transporte, sobre todo frente al transporte carretero.

La situación actual se caracteriza por una creciente demanda por parte de los sectores comercial e industrial, de suministros día a día y de servicios completos de distribución, lo que impone una nueva serie de exigencias a la industria del transporte. De ahí que los ferrocarriles busquen la solución al problema logístico mediante el suministro a las industrias de producción y elaboración de las mercancías adecuadas, en las cantidades y composición apropiadas, en el momento y el lugar oportunos, de tal manera que las existencias puedan mantenerse en un mínimo.

Asimismo, han de tenerse en cuenta elementos como la disponibilidad de un volumen suficiente de tráfico de contenedores para justificar las inversiones de capital necesarias.

Además, al calcular los gastos de explotación se cuenta el número de kilómetros recorridos durante un año por el material móvil y el rendimiento bruto del servicio en toneladas/km, la capacidad de los trenes, el tipo de material móvil y las modalidades operacionales son funciones que dependen de las decisiones económicas de las autoridades locales, la viabilidad en este caso depende del volumen del tráfico de

contenedores y en el balance entre contenedores cargados y contenedores vacíos en ambas direcciones. Cabe mencionar, que para que el sistema ferroviario sea costeable se debe pensar en distancias de 500km o más.

Por último, se plantea que para lograr la viabilidad económica del servicio es necesario estudiar detenidamente las tarifas a utilizar, de manera que sean atractivas para los clientes al mismo tiempo que estimule una ulterior expansión de los servicios y permita cubrir los gastos de exportación. De lo contrario, con tarifas elevadas y desalentadoras, el tráfico comercial ferroviario se desviaría hacia otros medios de transporte, con lo que resultaría inútil la inversión para el desarrollo del sistema.

ANEXO II

Puente Terrestre Tehuantepec*

ANTECEDENTES

• EL PUENTE TERRESTRE TEHUANTEPEC (PTT) SERA UN ELEMENTO ESTRATEGICO PARA QUE LA CARGA INTEROCEANICA INTERNACIONAL TRANSITE POR MEXICO CON LA CORRESPONDIENTE CAPTACION DE DIVISAS, GENERANDO UNA ACTIVIDAD ECONOMICA, INMOBILIARIA Y COMERCIAL QUE PERMITIRA UN GRAN DESARROLLO A TODA LA ZONA DEL ISTMO.

• EL PTT SERA UNA ALTERNATIVA COMPETITIVA PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL, ESPECIALMENTE PARA LOS FLUJOS COMERCIALES QUE UTILIZAN EL CANAL DE PANAMA Y EL PUENTE TERRESTRE DE LOS ESTADOS UNIDOS (4,300 KM SAN FRANCISCO - NUEVA YORK)

• LA UBICACION Y LA TOPOGRAFIA DEL ISTMO, ESTRECHO (224 KM) Y BAJA ELEVACION (321 MSNM), PROPORCIONAN UNA VENTAJA ESTRATEGICA EN LA TRANSPORTACION MARITIMA INTEROCEANICA EL ISTMO MEXICANO ESTA CERCA A LA RUTA DE LOS PRINCIPALES MERCADOS Y PUEDE ACORTAR LA PRINCIPAL RUTA MARITIMA EN 2,800 KM (1,520 MILLAS NAUTICAS) ENTRE ASIA Y EUROPA.

• LOS PUERTOS EXISTENTES CON LIGERAS ADECUACIONES PERMITEN UN NIVEL ACEPTABLE DE UTILIZACION, APROVECHANDO INTEGRALMENTE SUS INSTALACIONES ACTUALES, OBLIGANDO A UNA MODERNIZACION Y EXPANSION QUE HAGA ESTOS PUERTOS MAS EFICIENTES

• EN LOS ULTIMOS AÑOS, EL COMERCIO MUNDIAL POR VIA MARITIMA HA CRECIDO EN FORMA CONTINUA Y SU TENDENCIA ES HACIA UN INCREMENTO DE INTERCAMBIO DE MERCANCIAS ENTRE LOS PAISES ASIATICOS, NORTEAMERICANOS Y LOS DE LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA.

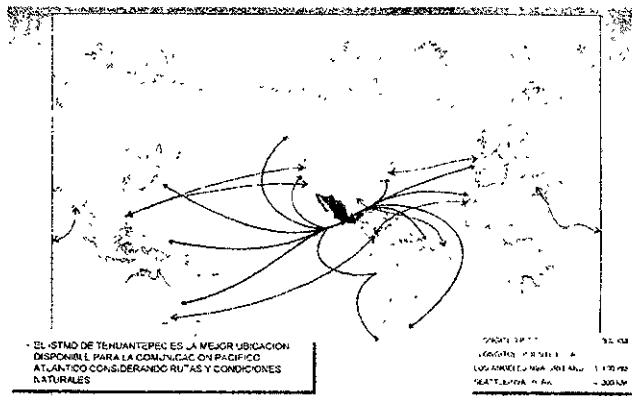
- JAPON- EUA - EUROPA
 - SUR DE ASIA - AUSTRALIA- CANAL DE PANAMA - EUROPA
 - SUR DE ASIA - CANAL DE SUEZ - MEDITERRANEO - NORTE DE EUROPA
-

• LAS VENTAJAS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES PROMUEVEN LA ESPECIALIZACION DE LAS TERMINALES PORTUARIAS EN EL MANEJO SISTEMATIZADO DE LA CARGA EN CONTENEDORES, SU CLASIFICACION EN FUNCION DE SU DESTINO Y EL ESTABLECIMIENTO DE RUTAS MARITIMAS UNITARIAS.

• EL POTENCIAL ESTIMADO DE CARGA EN CONTENEDORES MOVIDA A TRAVES DEL PUENTE TERRESTRE NORTEAMERICANO Y DEL CANAL DE PANAMA, DETERMINA QUE UN PUENTE TERRESTRE MEXICANO PODRIA CAPTAR DEL ORDEN DEL 7.5% DEL PRIMERO Y EL 22.5% DEL SEGUNDO, PARA EL AÑO 2000, VALORES QUE REPRESENTAN APROXIMADAMENTE UN MILLON DE CONTENEDORES (TEUS), CON CLARA TENDENCIA A INCREMENTARSE (5% ANUAL).

* Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SC1), Diciembre 1995

POSICIÓN ESTRATÉGICA DE MÉXICO



PROPUESTA

• PARA PONER EN MARCHA EL PUENTE TERRESTRE TENUANTEPEC, SE REQUIERE BRINDAR UN SERVICIO COMPETITIVO A NIVEL INTERNACIONAL EN LA DESCARGA, ALMACENAJE, CLASIFICACION, TRASLADO Y CARGA

• EN LA LINEA COATZACOALCOS-SALINA CRUZ SE REQUIERE SU MODERNIZACION, REHABILITAR LOS PATIOS, TERMINALES Y TALLERES, IMPLEMENTAR UN SISTEMA OPERATIVO INTEGRAL ENTRE AMBOS PUERTOS, Y COMPLEMENTAR EL EQUIPO TRACTIVO Y RODANTE PARA LA NUEVA OPERACION FERROVIARIA

• EN LOS PUERTOS DE COATZACOALCOS Y SALINA CRUZ, ES NECESARIO REORDENAR Y REHABILITAR INSTALACIONES EN LAS TERMINALES FISCALES, ASI COMO CONSTRUIR TERMINALES ALTERNAS, APROVECHANDO LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE.

INVERSIONES ESTIMADAS A 15 AÑOS

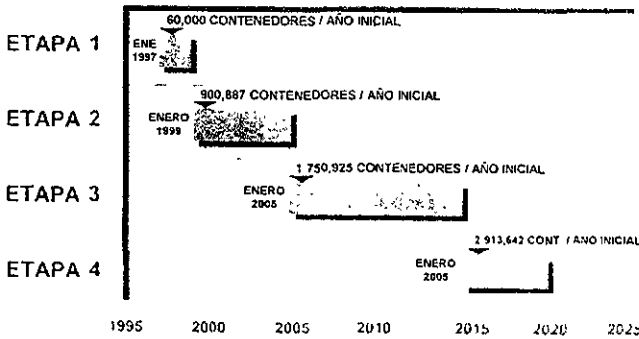
PROYECTO	MILES D.E.U.A.
A) PUERTOS	
INFRAESTRUCTURA	614
EQUIPOS	383
	\$ 997
B) FERROCARRILES	
INFRAESTRUCTURA	1'483
EQUIPOS	862
	\$ 1'345
C) ESTUDIOS Y PROYECTOS	\$ 113
TOTAL	\$ 3'455

ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN

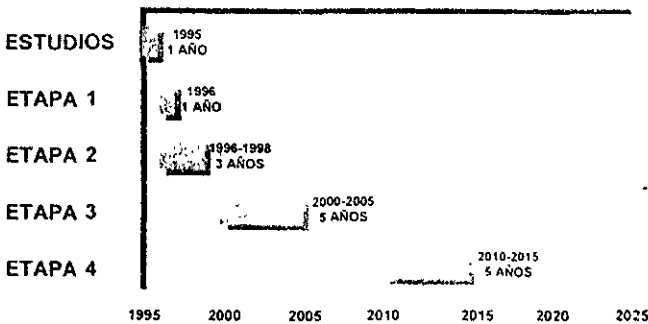
LAS CONDICIONES FISICAS ECONÓMICAS Y DE MERCADO, HACEN NECESARIO QUE SE PLANTEE LA SIGUIENTE ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACION DEL PUENTE TERRESTRE TEHUANTEPEC

- LA PRIMERA ETAPA PROPONE UTILIZAR AL MAXIMO LA INFRAESTRUCTURA E INSTALACIONES EXISTENTES (1995-2000), QUE INCLUYE LA REHABILITACION DE LOS PUERTOS DE SALINA CRUZ Y COATZACOALCOS, ASI COMO LA VIA DE FERROCARRIL INTEROCEANICA QUE UNE ESTOS.
- LA SEGUNDA ESTARA EN FUNCION DE LA UTILIZACION EFICIENTE DE LA INFRAESTRUCTURA Y EQUIPO (2000-2005) EN ESTA ETAPA SE CONTEMPLA LA CONSTRUCCION DE DOS NUEVOS PUERTOS (DEL MARQUES EN OAXACA Y EL OSTION EN VERACRUZ), Y ADICIONALMENTE LA CONSTRUCCION DE UNA NUEVA VIA DIRECTA DE FERROCARRIL.
- LA TERCERA Y CUARTA ETAPA CONSIDERAN LA AMPLIACION DE LOS NUEVOS PUERTOS (DEL MARQUES Y EL OSTION).
- LA SUBSECUENTES ESTARAN EN FUNCION DEL INCREMENTO DE LA DEMANDA DEL SISTEMA (2005-EN ADELANTE).

PRONÓSTICO DEL MOVIMIENTO DE CONTENEDORES



PROGRAMA DE ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN



PROGRAMA DE INVERSIONES

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2010	2015	TOTAL
ETAPA 1	50	359	197							606
ETAPA 2	44	838	900	902						2,684
ETAPA 3						8	249			257
ETAPA 4									302	302
TOTAL	94	1,197	1,097	902		8	249		302	3,849

BENEFICIOS

- DURANTE LA FASE DE CONSTRUCCION (15 AÑOS) LA DERRAMA ECONOMICA EN LA ZONA PODRIA ASCENDER A 650 MILLONES DE DOLARES Y SU EFECTO MULTIPLICADOR GENERARA 39 MIL EMPLEOS DE ACTIVIDAD COMERCIAL Y DE TRANSPORTE INTERREGIONAL. ASIMISMO, DURANTE ESTA FASE SE GENERARAN IMPUESTOS POR CONCEPTO DE P.T.U., I.S.R., IMSS, ESTATALES, ETC.

- CONSIDERANDO LA OPERACION DEL PUENTE TERRESTRE TEHUANTEPEC (DURANTE 30 AÑOS) LA DERRAMA ECONOMICA ASCENDERIA A 1,300 MILLONES DE DOLARES Y 40,000 EMPLEOS DIRECTOS Y 80,000 INDIRECTOS.

ACTIVIDADES POR DESARROLLAR

● CONCESION

- TRAMO FERROVIARIO PUERTO A PUERTO
- Muelles y terminales especializadas de contenedores en cada uno de los 4 puertos
- CONCESION O CONTRATO CARRETERA ALTERNA PUERTO A PUERTO
- DERECHOS DE VIA (CARRETERA, DOBLE VIA, POLIDUCTOS)
- NEGOCIACIONES SECRETARIAS HACIENDA, SALUD, RELACIONES, ETC

● CONDICIONES FISICAS

- RECONOCIMIENTOS TERRESTRES Y AEREOS
- TRAZO, CARACTERISTICAS, INCIDENCIAS VIA Y CARRETERA EXISTENTE, Y OPCIONES DE TRAZO 2a VIA, AUTOPISTAS Y POLIDUCTOS
- DERECHOS DE VIA, TENENCIA DE LA TIERRA
- RECONOCIMIENTO DE LOS 4 PUERTOS Y OPERACION ACTUAL
- RESERVAS DE TERRENOS OFICIALES Y AREAS DISPONIBLES PARA DESARROLLO (INDUSTRIA Y MAQUILA)

● ANALISIS / ESTUDIO

- ACTUALIZACION DE INFORMACION BASE DE 1990
- ESTUDIO DE MERCADO INTERNACIONAL Y NACIONAL
- ESTIMACION DE LA DEMANDA
- ESTUDIO INTEGRAL DE OPERACION PUERTO-F.C.C -PUERTO, ETAPAS DE CONSTRUCCION Y EQUIPAMIENTOS
- IMPACTOS (ECOLOGICO, URBANO Y DESARROLLO)

● ALIANZAS ESTRATEGICAS

- OPCIONES DE PARTICIPACION DEL ESTADO
- FINANCIEROS, COMERCIALIZADORES Y OPERADORES (TERMINALES MULTIMODALES Y F.C.C.)
- LINEAS NAVIERAS Y TRANSPORTISTAS NACIONALES E INTERNACIONALES
- PUERTOS INTERNACIONALES

● CARACTERISTICAS DEL PROYECTO

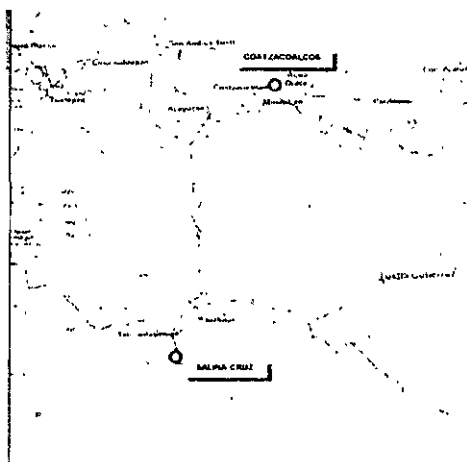
- TERMINOS DE LA CONCESION Y MARCO JURIDICO
- INVERSIONES REQUERIDAS (INFRAESTRUCTURA, EQUIPO Y OPERACION)
- ESTRUCTURA FINANCIERA
- PLAZO DE LA CONCESION
- FUENTES DE REPAGO

CONCESIÓN

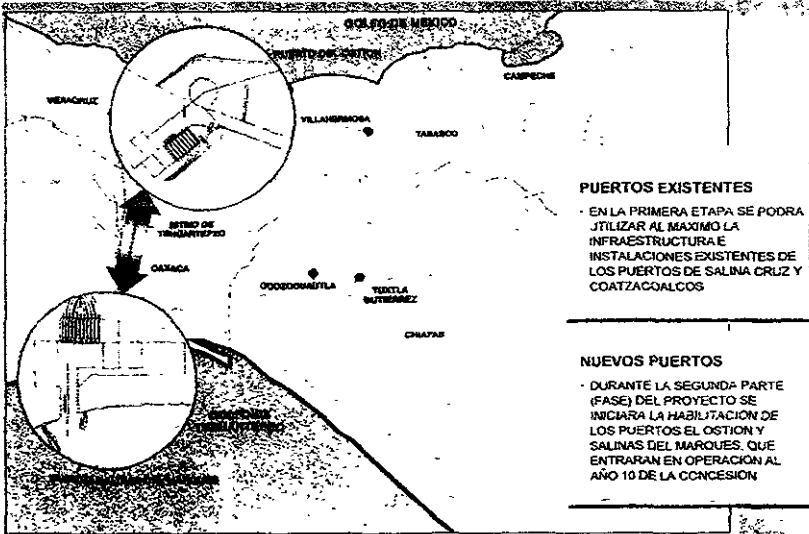
<p>PUERTOS</p>	<ul style="list-style-type: none"> - S.C.T., DIRECCION GRAL. DE PUERTOS - PLANES MAESTROS DE LOS PUERTOS - A.P.1 SALINA CRUZ / MARQUES, COATZACOALCOS / EL OSTION - LOCALIZACION TERMINAL DE CONTENEDORES E INSTALACIONES DE APOYO - OTROS DEL PUERTO - PAGO DE DERECHOS DE LA CONCESION - CONTRATO DE SERVICIOS DEL PUERTO
<p>P.T.T.</p> <p>TERRENOS</p>	<ul style="list-style-type: none"> - RESERVAS DE TERRENOS MUNICIPALES Y ESTATALES (VER Y CAZ) - CESION DE DERECHOS - ADQUISICION DE PREDIOS
<p>F.F.C.C.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - F.N.M. - CONCESION DE LA LINEA COATZACOALCOS (OSTION) - SALINA CRUZ (MARQUES) - COORDINACION DE SERVICIO A LA RED DE F.N.M. - PAGO DE DERECHOS DE LA INFRAESTRUCTURA

CONCLUSIONES

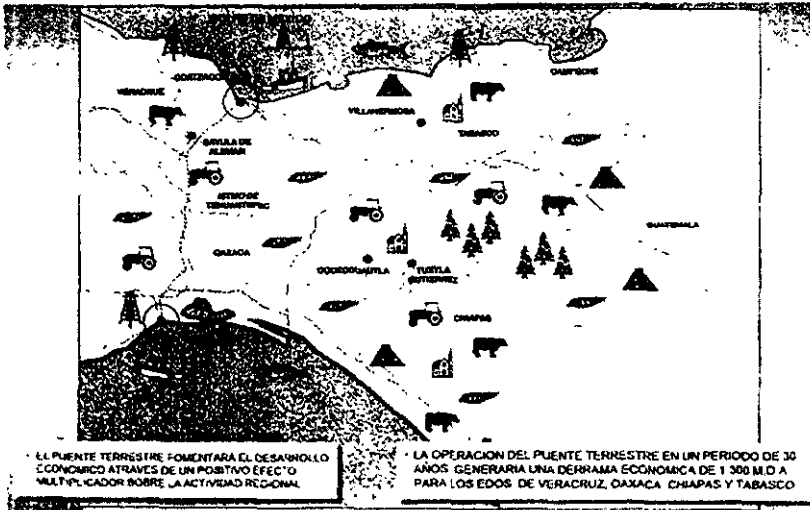
- EL PROYECTO PUENTE TERRESTRE TEHUANTEPEC DEBE SER MANEJADO EN FORMA INTEGRAL POR EL CONCESIONARIO, INCLUYENDO LAS TERMINALES PORTUARIAS ESPECIALIZADAS EN CONTENEDORES EN LOS PUERTOS DE SALINA CRUZ Y COATZACOALCOS O DEL OSTION, ASI COMO LA RUTA FERROVIARIA COATZACOALCOS-SALINA CRUZ.
- ESTE PROYECTO PERMITIRA CLASIFICAR LA CARGA HACIA RUTAS CON DESTINO UNICO, PROPICIANDO SUSTANCIALES AHORROS EN LAS RUTAS MARITIMAS. AUNADO A ESTO, EL PUENTE TERRESTRE TEHUANTEPEC SE CONVERTIRA EN UN CRUCE ALTERNATIVO AL CANAL DE PANAMA Y A LOS PUENTES TERRESTRES EN ESTADOS UNIDOS.
- SE REQUIERE DEFINIR EL MARCO JURIDICO NECESARIO PARA LA CONCESION DEL TRAMO FERROVIARIO Y DE LAS TERMINALES PORTUARIAS INVOLUCRADAS, ASI COMO UN ANALISIS DE LA CREACION DE LA ZONA FRANCA EN LA REGION.
- EL ESQUEMA FINANCIERO DEL PROYECTO DEBE CONTEMPLAR LA RECUPERACION DE LA INVERSION BAJO EL CONCEPTO DE TARIFA TONELADA-KILOMETRO TRANSPORTADA; DERECHO DE MUELLE O ATRAQUE; DESCARGA, ALMACENAJE, CLASIFICACION Y CARGA DE CONTENEDORES, ADEMAS DEL DESARROLLO INMOBILIARIO DE LA ZONA.
- EL PROYECTO DEBE CONSIDERAR EN EL ESQUEMA DE CONCESION LA PARTICIPACION DE LOS USUARIOS:
 - TRANSPORTISTAS
 - NAVIERAS
 - INDUSTRIAS
- PARA LA REGION, SE DEBE CONTEMPLAR DENTRO DEL CORREDOR LA CREACION DE ZONAS INDUSTRIALES, AGROPECUARIAS, TURISTICAS Y MAQUILADORAS
- EL GRUPO ICA, SOLIDARIZANDOSE Y APOYANDO LAS IDEAS GENERADAS POR LA ADMINISTRACION ACTUAL, PROPONE DESARROLLAR ESTE PROYECTO BAJO EL ESQUEMA DE CONCESION CONTANDO CON EL RESPALDO DEL GOBIERNO EN LOS ASPECTOS FINANCIEROS Y PROMOCIONALES



PUERTOS



REGION GOLFO PACIFICO



BIBLIOGRAFÍA

- BABCOCK Gove, Philip, editor in chief, Webster's Third New International Dictionary, G & C. Merriam Company, Springfield, Mass, 1971.
- BAZANT, Jan, Breve Historia de México de Hidalgo a Cárdenas (1805-1940), Ediciones Coyoacán, México, 1994
- COATSWORTH, John H., El Impacto Económico de los Ferrocarriles en el Porfiriato, México, ed. ERA, 1984, vol. I y II.
- DIETERICH Heinz, Los Vencedores, Ed. Joaquín Mortiz, México, 1997.
- GALEANO, Eduardo, El Fútbol a Sol y Sombra, México, S.XXI. 1995.
- GARCÍA Silberman, Ana, Los Ferrocarriles y la Organización del Espacio Económico en México, Tesis Doctoral, Colegio de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras UNAM, México 1984.
- GÓMEZ Calero, Juan, El Transporte Internacional de Mercancías, Madrid, CIVITAS, 1984, 359p.
- GUILLÉN, Arturo, México Hacia el Siglo XXI, ED. Plaza y Valdés, México, DF. , 2000, p.247
- GUZMAN Contro, Ma. De Lourdes , RAILROAD EQUIPMENT, U.S. & FOREIGN COMMERCIAL SERVICE AND U.S. DEPARTMENT OF STATE, 1998, 36p.
- HEREDIA, Carlos A. y PURCELL Mary E., La Polarización de la Sociedad Mexicana: una visión desde la base de las políticas de ajuste económico del Banco Mundial, GAP, Washington DC, 1994.
- HIRST, Paul, y THOMPSON, Grahame, Globalization in Question, London, Polity Press. 1996.
- IANNI, Octavio, Teorías de la Globalización, Siglo XXI, México, 1996
- KRAUZE, Enrique, Historia de la Revolución Mexicana: periodo 1924-1928. La reconstrucción económica, tomo X. México. El Colegio de México, 1991.
- KUNTZ Ficker, Sandra, Empresa Extranjera y Mercado Interno: El Ferrocarril Central Mexicano 1880-1907, México, ed. El Colegio de México, 1995.

- LEAKEY, Richard y LEWIN, Roger, La Sexta Extinción, METATEMAS, Barcelona, España, trad. 1997.
- LÓPEZ Pardo, Gustavo. La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, ed. El Caballito, México, 1997.
- MOLINA Font. Gustavo, El Desastre de los Ferrocarriles Nacionales de México, México, Biblioteca de "Acción Nacional", 1996.
- Naciones Unidas, Aspectos Técnicos de los Sistemas de Transporte de Grandes Contenedores, ONU, Nueva York, 1974, 123p.
- Naciones Unidas. Reestructuración y Privatización de los Ferrocarriles, Chile, CEPAL, 1997.
- ORTIZ Hernán, Sergio. Los Ferrocarriles de México: una visión social y económica, México, ed FNM, 1988, Tomos I y II.
- ORTIZ Wadgymar, Arturo, Política Económica de México 1982-1994: dos sexenios neoliberales, México, ed Nuestro tiempo, 2a edición en 1994.
- SAXE-Fernández, John. Globalización: Crítica a un Paradigma, ed. Plaza y Janés, México, 1999, p.48
- SAXE-Fernández. John, Geoeconomía y Geopolítica del Capital. Estados Unidos-América Latina en la Postguerra Fría. Continuidades y Discontinuidades. El Caso del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica, NAFTA. Tesis Doctoral, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, México, 1998, p.409
- SCHATAM, Jacobo, Deuda Externa, Neoliberalismo, Globalización. El saqueo de América Latina, I.OM ediciones, Santiago de Chile, 1998.
- SCHEINVAR, Isaac, Las Carreteras y el Sistema Portuario Frente a las Reformas Económicas en México, Naciones Unidas, CEPAL, Santiago de Chile, 1999, p.19
- SMITH, Page, The Rise of Industrial America, Penguin books, Nueva York- Londres, 1990, vol. 6, p.90.
- SPILLER, Pablo. Regulación de los Sectores de Infraestructura y Energéticos en México, ITAM, México, 1999, 300p.
- UNCTAD, Los Servicios de Trenes-bloque en el Transporte Multimodal, Ginebra, 1991.
- VANCE, James F. Jr. The North American Railroad, John Hopkins University, USA, 1995

- ZORAIDA, Josefina y MEYER, Lorenzo México Frente a Estados Unidos (Un ensayo histórico, 1776-1993), FCE, México, 1995, p.123-129

REVISTAS, ARTÍCULOS Y DOCUMENTOS

- *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, ed. TEOCALLI, México 1979.
- *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. ED. TRILLAS, México 1987.
- *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, ED. SISTA, México, 1995.
- El Excésior, “Reporte agropecuario”, Martes 02 de Mayo del 2000.
- “El Ferrocarril Pacífico Norte”, documento preparado por Mercer Management Consulting, Inc. para Ferrocarriles Nacionales de México, a Abril de 1997.
- García Morales, Federico, “Las Privatizaciones en América Latina (segunda parte)”, Revista Web Mensual de economía, Sociedad y Cultura- ISSN, Junio de 1998.
- Horowitz, Irving Louis, “The Hemispheric Connection”, Queens Quarterly, vol LXXX, núm. 2, otoño 1973, p. 353.
- “Informe del Director General de FNM. 1995”, editado por FNM.
- “Informe del Director General de FNM. 1997”, editado por FNM.
- “Informe del Director General de FNM. 1998”, editado por FNM.
- La Jornada, “Hoy dejarían sin vivienda a ex trabajadores del riel”, Sección Capital, lunes 14 de Febrero de 2000, por Sandra Palacios.
- La Jornada, “El líder que despacha en un hotel”, 12 de Noviembre de 2000, suplemento Masiosare, p.2
- La Jornada, “Crecen 62% ganancias de empresas ferroviarias”, Economía, Jueves 1 de febrero de 2001, p.22
- La Jornada, “Batalla contra el olvido”, Contraportada, Lunes 5 de Febrero de 2001.
- “Mexican Rail Workers & Privatization” . Discurso de Salvador Zarco Flores en UTU Regional Meeting in Houston, 21 de Julio, 1998.

- “Mining Sector Restructuring Project”. (Loan 3359-ME). International Bank for Reconstruction and Development. 16 de febrero de 1999.
- “Privatization of railroads puts grain on track”. Brotherhood of Locomotive Engineers, 22 de Mayo, 2000.
- “Rail Privatization and Modernization in Mexico and Canada”, U.S. Department of Commerce Commercial Service-Mexico, 2000
- “Series estadísticas de 1992 1993, 1994 y 1995”, editadas por FNM.
- “Series estadísticas 1997-98”, otorgadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- Oscar de Buen Richkarday, “Los cuatro fantasmas de la privatización”. Documento del Instituto Mexicano del Transporte, Mayo, 1993, N°10
- Saxe-Fernández, John, “La privatización del sector estratégico y las “exigencias” del mercado”, revista MEMORIA, no.126. México, agosto de 1999. pp. 45-51
- Saxe-Fernández, John, “Apetito Voraz”, Excélsior, México, Viernes 18 de Agosto del 2000.
- Saxe-Fernández, John, “Estados Unidos: México en la Geoestrategia”, Excélsior, México, Viernes 25 de Agosto del 2000
- Saxe-Fernández, John. “US Grand Area Revisited”. en “After the Cold War: New Strategies in LatinAmerican-United States Relations”, en International Journal of Politics, Culture and Society, vol. 8. No 2, 1994, pp 225-255.
- Saxe-Fernández, John, “Ciclos industrializadores y desindustrializadores: una lectura desde Hamilton”, Nueva Sociedad. No. 158, Nov.-Dic. 1998, pp.120-158.
- Saxe-Fernández, John, “Neoliberalismo y TLC: ¿hacia ciclos de guerra civil?”, en Globalización, Crisis y desarrollo Rural en América Latina, U.A.Chapingo, México, 1998
- ZARCO, Flores, Salvador, “FNM: Un proyecto que no ha concluido”, en la revista Trabajadores de la Universidad Obrera de México, Sep-Oct-Nov 1997, Num.2, p.35
- ZARCO, Flores, Salvador, “FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO: EL SUEÑO DE LIMANTOUR”, ponencia presentada en el *Foro Nacional de Consulta Popular Sobre Comunicaciones y Transportes*, México. 1995.

- ZARCO, "Neoliberalismo, privatización y derechos laborales (el caso de FNM)", ponencia presentada en el Seminario Internacional: "El Neoliberalismo a principios del siglo XXI: propuestas, críticas y alternativas", UNAM, CIICH, México, 2000
- U. S. Department of Commerce - National Trade Data Bank. June 22, 2000
- US Department of the Interior. Bureau of Mines. Mineral Commodity Summaries. 1910-1995, Washington DC. Enero 1995.
- Diputado Jaime Jesús Arceo Castro, Cámara de Diputados, 1993.
- Plática con Salvador Zarco, miembro del sindicato de FNM, realizada en el Seminario de Teoría del Desarrollo coordinado por John Saxe-Fernández. Enero de 2000
- Entrevista con un ferrocarrilero.