

Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa.



Título del trabajo final:

“La liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México, 1992 – 2003”.

Alumno: Jorge Luis Silva Méndez.

Licenciatura: Historia.

Matrícula: 200322690.

Asesor: Federico Lazarín Miranda.

Lectores:

Graciela Márquez Colín

Luz María Uthoff

“La liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México, 1992 – 2003”.

Índice.

Introducción...1

Capítulo I. Categorías analíticas clave para el desarrollo del trabajo: grupos de presión y estado neoliberal...5

Capítulo II. El tránsito del Estado populista al Estado neoliberal en México...11

a) El Estado Populista mexicano, 1970 – 1982...11

b) El fin del populismo y la emergencia de un Estado “neoliberal”: la presión internacional...16

c) Salinas: la consolidación del modelo neoliberal, 1988 – 1994...20

Capítulo III. La liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México, 1992 – 2003...23

El comienzo de la historia....23

La devaluación y la privatización...26

Las licitaciones...32

1996: La ruta del Noreste...32

Una nueva fuente complementaria de información: los despidos masivos y los expedientes de la Junta Especial 1 en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje...36

1997: El ferrocarril Pacífico – Norte...38

1998: El ferrocarril del Sureste...41

Un balance...46

1999: los últimos detalles...47

2000: la liquidación legal de FNM...52

2001, 2002 y 2003: el camino a la liquidación operativa...55

Los grupos de presión involucrados en la privatización de FNM...62

Conclusiones...75

Fuentes y bibliografía...79

La liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México, 1992 – 2003.

Introducción.

Uno de los grandes debates al día de hoy es el asunto de la privatización de las grandes paraestatales en México, no pasan muchos días sin escuchar el tema, tanto para el caso de Petróleos Mexicanos (PEMEX), como para el caso de la Comisión Federal de Electricidad (CFE). Escuchamos siempre muchas opiniones encontradas sobre si debe o no privatizarse, y no pocas veces dichas ideas están plagadas de posicionamientos radicales, o intereses de grupos.

Tal vez para poder valorar en un mejor contexto los procesos de privatización que parece vendrán en un futuro, sea útil estudiar el pasado, que siempre está presto para brindarnos grandes lecciones sobre los errores cometidos. En este marco se inserta el objetivo del presente trabajo, que es hacer un análisis histórico del proceso de liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) para observar a los grupos principales que se involucraron en ella: sus decisiones y las consecuencias de su actuar.

La presente investigación se desarrolla en tres capítulos. En un primer capítulo se revisan algunos conceptos clave para entender el análisis propuesto. Dado que se busca hacer un seguimiento minucioso de la actuación de los principales grupos que intervinieron en el proceso de privatización, resulta necesario aclarar conceptos tales como: grupo y grupo de presión. Para efectos de entender el contexto histórico en el que se desarrolla el tema, será clave destacar la diferencia conceptual que media entre estado neoliberal *versus* estado populista.

Un segundo apartado se dedica a precisar los antecedentes fundamentales para entender el contexto histórico en el que se desarrolló la privatización. Se realiza un repaso a la historia política, económica y social de México que va de 1972 a 1994. Tal periodo muestra en acción práctica a gobiernos con tendencias políticas y económicas diametralmente distintas, ya que de 1972 a 1982 existe un estado populista; y de 1982 a la fecha, se delinea claramente un estado de corte neoliberal. Sobre todo el periodo que va de 1982 a 1994, nos servirá como marco histórico necesario para comprender la línea gubernamental de privatizaciones que impera en el país desde aquellos años, y que aún sigue vigente.

El tercer capítulo es el principal, ya que trata el proceso de privatización de FNM dentro del periodo que va de 1992 a 2003. Finalmente, se darán algunas conclusiones que buscarán amarrar los puntos principales del análisis histórico del proceso de privatización de FNM.

Antes de entrar en materia es necesario hacer una aclaración importante sobre a las fuentes utilizadas en el presente trabajo. Dada la falta de trabajos históricos formales sobre el proceso de privatización de FNM, fue necesario recurrir a la hemerografía. La presente investigación se realizó con una base fundamentalmente periodística, que contiene 172 artículos relacionados con el tema, los que provienen de seis periódicos distintos.

No debe pasar por alto el valor de la fuente periodística dentro del trabajo del historiador: la prensa ofrece ventajas y desventajas. La prensa ofrece la ventaja de que es capaz de medir el pulso de los acontecimientos de manera permanente y rápida, pero también tiene sus desventajas. Una de ellas es que los artículos suelen estar cargados de juicios de valor que emiten los autores, y que pueden llegar a influir en el lector, y con ello, tergiversar el sentido del tema.

Esta deficiencia se puede salvar de dos maneras: una es tratando de leer las notas buscando sólo hechos y dejando de lado los juicios; y otra es realizando una selección cuidadosa de los periódicos elegidos, es decir, buscando aquellos que no se caractericen por obedecer marcadamente a alguna tendencia política, económica o social. Para esta investigación se trató de seguir dicha sugerencia escogiendo no sólo algunos periódicos extranjeros, sino escogiendo varios periódicos nacionales con el fin de comparar varios enfoques de información sobre el mismo acontecimiento, lo que permitió extraer sólo el hecho, y así dejar de lado cualquier opinión que pudiese desvirtuar lo ocurrido.

Una segunda desventaja se relaciona con los llamados “posicionamientos periodísticos”. Llamamos un “posicionamiento periodístico” al hecho de que la prensa asuma una postura ante cierto acontecimiento y reaccione de dos maneras posibles: con una campaña propagandística favoreciendo la realización o no realización de cierto acto; o bien, con una campaña de silencio, donde no dice absolutamente nada sobre el asunto.

Un ejemplo de “posicionamiento periodístico” para el caso particular de la privatización de FNM se dio en 1996. Ante un clima de expectación donde muchos intereses económicos estaban en juego, se observa en la prensa una clara tendencia a presionar al gobierno a realizar la licitación del Ferrocarril del Noreste. La presión se realizó a través de una campaña propagandística donde se hacía alusión a los malos manejos de los ferrocarriles, a los continuos accidentes que ocurrían por fallas humanas de un personal mal capacitado; o bien, a casos de corrupción y fraude dentro de la empresa¹. Entre líneas se podía ver el objetivo de las notas periodísticas: la causa de los problemas radicaba en que la empresa se hallaba en manos del gobierno, y por tanto, la empresa debía ser rápidamente licitada.

En sí, el problema de las campañas propagandísticas no fue en sí una grave dificultad para seguir con el análisis histórico del proceso de privatización, al contrario, fue un elemento más a tomar en cuenta dentro del mismo.

El verdadero problema del “posicionamiento periodístico” se da cuando hay un silencio de la prensa, ya que en esos casos, se crea una laguna de información sobre un acontecimiento clave para entender el conflicto estudiado, y por tanto, puede haber omisiones en el análisis.

Retomando otro ejemplo del presente trabajo, es claro el silencio que guardó la prensa sobre el problema de la gran cantidad de demandas laborales que enfrentó FNM con motivo de los despidos masivos injustificados que realizó la empresa, y que derivaron del proceso de privatización iniciado en 1996. La paraestatal comienza a enfrentar una enorme cantidad de juicios laborales desde 1996, pero curiosamente, las noticias sobre ese tema no figuran en ninguno de los diarios estudiados sino hasta

¹ Para la presente investigación se revisaron 172 notas periodísticas, de las cuales 18 hacen referencia a accidentes y/o fraudes ferrocarrileros. De esas 18, 10 hacen referencia a hechos ocurridos en 1996. Las 10 noticias a las que se hace referencia son: “Resbalan furgones”, Reforma, 3/1/96; “Roba a Ferronales 14 kms. de rieles”, El Norte, 19/3/96; Reyes, Jorge, “Mueren 38 al chocar un tren y un camión”, Reforma, 2/6/96; Reyes, Jorge *et al*, “Involucran a FFCC en robo de leche”, Reforma, 12/6/96; Mendoza, Ricardo, “Desaparecen rieles por \$5.2 millones”, El Norte, 19/6/96; Mendoza, Ricardo, “Piden a PGR investigue irregularidades en FFCC”, El Norte, 24/6/96; Mendoza, Ricardo, “Aseguran que PGR identifica a dueño de bodega de rieles”, El Norte, 25/6/96; Rivera, Jesús *et al*, “Vuelcan tanques de tren”, El Norte, 28/6/96; Rivera, Jesús, “Denuncian que falta apoyo para frenar robos al tren”, El Norte, 19/7/96; y “Mex – Hylsamex pierde de 500,000 a un millón de dólares por robos”, Reuters – Noticias Latinoamericanas, 28/10/96.

mediados del año 2000, cuando ya había concluido el proceso de licitaciones, y sólo restaba liquidar la empresa².

La única forma de salvar un problema de silencio periodístico es acudiendo a fuentes alternativas. Así, para poder demostrar esta tendencia creciente de juicios laborales en contra de FNM desde 1996, se acudió a la revisión de expedientes laborales relacionados con estos casos. Para ello se realizó una investigación de campo en la Junta Especial 1 de la Federal de Conciliación y Arbitraje. La causa de elegir a la Junta Especial 1, fue que atiende los juicios relacionados a la rama ferrocarrilera. El trabajo de campo en dicha Junta consistió en la revisión de los libros de gobierno, los que registran el número de demandas interpuestas por año; constatándose así el alto número de demandas enderezadas en contra de FNM desde 1996, y que continuó hasta 1999³.

Habiendo aclarado el problema de fuentes que se enfrentó para la realización de la presente investigación, y la forma en cómo se resolvió, pasemos al desarrollo de los apartados que componen propiamente el trabajo.

² Zúñiga, Mariel. “Urge capital a Ferronales”, Reforma, 11/6/01.

³ Consulta directa de los libros de gobierno de la Junta Especial 1, libros que van de 1995 al 2001.

Capítulo I. Categorías analíticas clave para el desarrollo del trabajo: grupos de presión y estado neoliberal.

Dentro de la privatización intervinieron varios grupos políticos, que según su poder y sus intereses, dieron al asunto el cauce deseado. ¿Pero qué es un grupo político?:

“El grupo es una masa de actividades, un grupo político es una masa de actividades que se orientan en una dirección política común, cuando se producen ciertas actividades que tienden a satisfacerlo, existe un interés, de tal modo que las ideas, las instituciones y los individuos se reducen a grupos cuyas interacciones terminan por producir las políticas gubernativas”⁴.

Así, dentro del proceso de privatización de FNM, los grupos empresariales, el gobierno, y los trabajadores despedidos, se convierten en grupos, toda vez que se trata de núcleos de individuos que a través de sus interacciones, buscan producir las políticas gubernativas. ¿Pero a través de qué mecanismos logran sus objetivos los grupos? La respuesta es clara: a través de mecanismos de presión, y por tanto, es necesario definir lo que es un grupo de presión:

“Indica al mismo tiempo la existencia de una organización formal y la modalidad de acción del grupo mismo vista a la consecución de sus fines: la presión. Entendemos por presión la actividad del conjunto de individuos que unidos por motivaciones comunes tratan de influir, a través del uso o de la amenaza del uso de sanciones, en las decisiones que toma el poder político, ya sea a fin de cambiar la distribución prevaleciente de bienes, servicios, cargas y oportunidades, ya sea a fin de conservarla ante las amenazas de intervención de otros grupos o del poder político mismo. Presión, no es pues...tener la posibilidad de tener acceso al poder político, como la posibilidad de recurrir a sanciones negativas o premios con el fin de influir en la asignación imperativa de los valores sociales a través del poder político”⁵.

⁴ Bobbio, Norberto *et al.* Diccionario de Política, Tomo I, Siglo XXI, México, 2000, 727.

⁵ *Ibidem*, 728 – 9.

Sin duda esta es la definición acertada para los fines del presente trabajo, toda vez que el análisis histórico realizado, trata en todo momento el actuar de los grupos de presión y sus intereses, y los relaciona con los fines buscados por ellos, a saber: buscar cambiar la distribución prevaleciente de bienes, servicios, cargas y oportunidades, a través de un proceso de privatización; proceso que convendrá a algunos grupos, y a otros no.

Antes de adentrarnos en el tema que nos ocupa, hay que dejar en claro tres conceptos más: Estado populista, Estado corporativo mexicano, y Estado “neoliberal”.

En primer lugar, tenemos el concepto de Estado populista. Se trata de una categoría de análisis de tipo económico – político y desde una óptica económica se refiere fundamentalmente a:

“...aquellos gobiernos que en un periodo específico destinan fondos excesivos a proyectos poco productivos económicamente, y sin prestar mayor atención, al menos en apariencia, a un excesivo déficit fiscal y de balanza de pagos”⁶.

En general, el gasto destinado a estos sectores poco productivos es financiado con impuestos, con impresión de dinero o vía deuda externa. Normalmente, los motivos que mueven al gobierno a iniciar dichas políticas son de tipo social o político o bien por el temor a caer en un estancamiento económico que podría generar descontento en la sociedad o en ciertos grupos particulares.

Un concepto de Estado populista desde una óptica política es el siguiente:

“Pueden ser definidas como populistas aquellas fórmulas políticas por las cuales el pueblo, considerado como conjunto social homogéneo y como depositario exclusivo de valores positivos, específicos y permanentes, es fuente principal de inspiración y objeto constante de referencia....El populismo tiende a permear ideológicamente los periodos de transición, particularmente en la fase aguda del proceso de industrialización. Ofrece un punto de cohesión y sutura y al mismo tiempo un punto de atención y de coagulación con una capacidad elevada de movilización, presentándose como una fórmula homogénea

⁶ Cárdenas, Enrique. La hacienda pública y la política económica, 1950 – 1994, Fondo de Cultura Económica, México, 1996, 86 – 87.

para las particulares realidades nacionales frente a las ideologías importadas, o sea como una fórmula autárquica”⁷.

Esta definición es demasiado general para poder entender el caso del populismo latinoamericano, el cual obedece a matices y particularidades muy específicas. Una definición que encauza estas diferencias es la siguiente:

“De acuerdo con Germani el populismo latinoamericano constituiría un tipo particular de movimiento social y político que sería producto de la modalidad asincrónica asumida por los procesos de transición de la sociedad tradicional a la industrial...En resumen, según Germani, el populismo no sería otra cosa que la específica modalidad de expresión política de las masas populares en situaciones tales que éstas no han podido desarrollar una ideología y una organización autónoma de clase”⁸.

A la misma definición se apega Octavio Ianni: “...el populismo latinoamericano corresponde a una etapa determinada en la evolución de las contradicciones entre la sociedad nacional y la economía dependiente”⁹, que junto con Germani y Torcuato di Tella, son los tres teóricos principales del Estado populista latinoamericano.

Así, el Estado populista debe ser entendido a partir de estas dos ópticas complementarias: la económica y la política. La primera haría referencia a un gobierno que lleva a cabo cierto tipo de política económica basada en un gasto deficitario demagogo, y la segunda nos remitiría a una transición política vivida por la sociedad latinoamericana, donde economía y política entran en conflicto asincrónico.

En segundo lugar, tratemos el concepto de Estado corporativo mexicano. En este caso se trata de una categoría estrictamente política. Se suele denominar Estado corporativo al modelo de estado que deriva de la Revolución Mexicana, y que tuvo como meta, la creación de un sistema autoritario que sostiene

⁷ Bobbio, Norberto *et al.* Diccionario de Política, Tomo II, Siglo XXI, México, 2000, 1247.

⁸ *Ibidem*, 1253 – 4.

⁹ Germani, Gino; di Tella, Torcuato y Ianni, Octavio. Populismo y contradicciones de clase en Latinoamérica, Serie Popular Era, México, 1977, 85.

su poder en el control de las más amplias masas de la sociedad¹⁰. Las características dicho Estado son las siguientes: las relaciones de propiedad se encuentran bajo su control absoluto, organiza y dirige un sistema jurídico – político de conciliación entre las clases sociales, tiene fuertes poderes extraordinarios permanentes, y finalmente, encabeza las principales reformas sociales, las que tienden a movilizar a las masas trabajadoras y a controlarlas en la lucha política¹¹. Este modelo estuvo vigente en México hasta bien entrado el siglo XX, y su encontró su final en el gobierno de Miguel de la Madrid, que inició en 1982.

A pesar de ser conceptos que tienen una naturaleza conceptual distinta, Estado populista y Estado corporativo mexicano no son mutuamente excluyentes. Claramente estuvieron traslapados en el periodo que va de 1972 a 1981, época en que México siguió un modelo de estado populista, siguiendo todavía el modelo de estado corporativo mexicano.

Finalmente, hablemos del Estado neoliberal. A pesar de que el concepto de Estado “neoliberal” tiene una acepción normalmente vaga, es estrictamente un término con carácter esencialmente económico. El prefijo neo hace alusión a un nuevo liberalismo. El liberalismo fue una corriente económica surgida en Inglaterra, y que tuvo como máximo exponente a Adam Smith. Smith establece que el Estado no debe intervenir en general en la economía, ya que sólo entorpece las reglas del orden natural. Así, Smith está de acuerdo en una competencia libre total, ya que: “Sólo la competencia libre es congruente con la libertad natural, y sólo ella puede asegurar que cada individuo obtenga la plena recompensa a sus esfuerzos y sume toda su aportación al bien común”¹². Smith sólo concede esferas de participación al estado: el primero es la defensa contra la agresión extranjera, el segundo deber es el de establecer una buena administración de justicia, el tercero se refiere al deber de erigir y sostener obras e instituciones

¹⁰ Córdoba, Arnaldo. “México. Revolución burguesa y política de masas”, en: Aguilar Camín, Héctor (coord.), Interpretaciones de la revolución mexicana, Editorial Nueva Imagen, México, 89.

¹¹ *Ibidem*, 71.

¹² Roll, Eric. Historia de las doctrinas económicas, Fondo de Cultura Económica, México, 1994, 139.

públicas (provisión de bienes públicos), y finalmente, el que se refiere al manejo del circulante (hoy la política monetaria)¹³.

Aunque lo dicho por Smith no tiene nada de nuevo, ya que su obra principal fue publicada en el siglo XVIII, cuando se habla de Estado “neoliberal” se suele designar a aquellos estados que siguen políticas económicas que respetan en lo esencial, lo dicho por el llamado “Padre de la Economía”. Así, un Estado que sólo se preocupa por la creación de un marco eficiente para regular los mercados y promover la competencia, en vez de participar activamente en la economía; que busca mantener una política monetaria y fiscal ordenada sana para evitar la inflación; que sólo provee de bienes públicos a la sociedad y no que busca tener participación en otros sectores industriales ajenos a su labor; y que busca la competencia de sus productos con los internacionales a través de la apertura comercial, suele ser llamado “neoliberal”. Sin temor a equivocarnos, podemos decir que un modelo de estado “neoliberal” fue el que se empezó a introducir después de la crisis petrolera de principios de los 80.

Miguel de la Madrid Hurtado (1982 – 1988), Carlos Salinas de Gortari (1988 – 1994) y Ernesto Zedillo Ponce de León (1994 – 2000) forman una cadena de presidentes que ya no corresponden a la vieja escuela de gobernantes mexicanos que siguió por décadas el modelo de Estado corporativo mexicano – ni menos el de Estado populista – sino que han mudado a tratar de implementar un modelo de Estado “neoliberal” acorde a las necesidades y circunstancias del país, así como las necesidades y circunstancias del mundo contemporáneo.

Sin embargo, con este cambio en la década de los 80, tampoco debemos pensar que todos los elementos del Estado populista o del Estado corporativo hayan muerto con el Estado neoliberal; ni mucho menos pensar que uno es mejor que el otro. Lo único que podemos aseverar es que respondieron a situaciones históricas distintas, y que según dichas circunstancias, se pensó que el esquema de gobierno elegido era el mejor para enfrentar la problemática vivida con los mayores beneficios para los grupos de presión.

¹³ Roll, *op. cit.*, 136.

Una vez aclarados estos conceptos, con el fin de evitar malentendidos en el desarrollo de la investigación, pasemos al apartado siguiente, que en gran medida se dedicará a desarrollar el tránsito del Estado populista al Estado neoliberal en México durante el periodo que va de 1972 a 1994, en el camino se harán evidentes las distinciones conceptuales señaladas, además de la instrumentalización de las políticas características y diferencias de cada tipo de Estado.

Capítulo II. El tránsito del Estado populista al Estado neoliberal en México.

a) El Estado Populista mexicano, 1970 – 1982¹⁴.

México: política y sociedad, 1970 – 1982.

Díaz Ordaz decidió la sucesión de 1970 a favor de Luis Echeverría Álvarez. El nuevo presidente entró en un marco político complicado, toda vez que era reciente la represión sobre el movimiento estudiantil. Para tratar de restaurar la legitimidad del Estado mexicano perdida en 1968, Echeverría realizó una campaña de apertura política basada en una amnistía, y un acuerdo con algunos líderes del 68 con el fin de atemperar el clima contrario al gobierno.

A pesar de la intención de Echeverría de restaurar la credibilidad política de su gobierno, fracasó cuando en 1971, ordenó una nueva represión en contra de estudiantes del Instituto Politécnico Nacional. Esto avivó la tensa situación social y política, empezando a surgir grupos de izquierda radical que optaron por el enfrentamiento armado, tal como la “Liga 23 de Septiembre”, además de una tendencia sindical nunca antes vista: el sindicalismo universitario.

Ante la aparición de estos focos de ingobernabilidad, el gobierno de Echeverría trató de tomar medidas drásticas, medidas que ayudaran a fortalecer de fondo la legitimidad del Estado mexicano. Estas medidas se centraron en una política conocida como “desarrollo compartido”, el cual: “...recalcó la importancia de la distribución además de la producción: se consideraba que por razones éticas y sociales, las masas necesitarían compartir de modo significativo los beneficios del crecimiento”¹⁵.

Dicha línea de acción gubernamental tenía como metas clave: la mejor distribución del ingreso y un aumento en la participación estatal en la economía nacional.

¹⁴ Este apartado se basa en: Medina Peña, Luis. Hacia el nuevo Estado, México 1920 – 1994, Fondo de Cultura Económica, México, 1995, 221 – 236; y Aguilar Camín, Héctor y Meyer, Lorenzo. A la sombra de la Revolución Mexicana, Cal y Arena, México, 2002, 239 – 291.

¹⁵ Smith, Peter. “México, 1946 –c. 1990”, en: Bethell, Leslie (ed.). Historia de América Latina. 13. México y el Caribe desde 1930, Crítica, Barcelona, 1998, 123. Un trabajo interesante sobre el “desarrollo compartido” es: Reynolds, Clark. “¿Por qué el desarrollo estabilizador de México fue en realidad desestabilizador?”, El Trimestre Económico, no. 4, vol. XLIV, Fondo de Cultura Económica, México, 1977, 997 – 1023.

Dado el corte populista del “desarrollo compartido”, pronto despertó fuertes conflictos entre los empresarios y el gobierno, sobre todo por lo que refiere a los aumentos salariales. En 1973 hubo una amenaza de huelga general que respaldó el presidente. Cuando el aumento pedido del 33% estaba a punto de ser otorgado, fue asesinado el importante empresario regio Eugenio Garza Sada. Esto desató un enojo enorme por parte del sector empresarial, que acusó al gobierno de incitar a la violencia.

Un segundo conflicto se creó cuando se discutió la reforma fiscal en 1975. El periódico *Excelsior* publicó una nota sobre la intención del gobierno de establecer el impuesto patrimonial. Esto desencadenó una fuerte reacción opositora del sector empresarial, a pesar de que el gobierno realmente no tenía la intención de establecer dicho gravamen. El presidente liquidó el asunto con un envío contra la publicación y su director – Julio Scherer – que terminó con los últimos vestigios de credibilidad del gobierno entre el sector académico e intelectual.

Estas tensiones derivaron en un grave conflicto entre el sector empresarial y el gobierno al acercarse la sucesión. En 1976 corrían fuertes rumores sobre la posible nacionalización de la banca, sobre el congelamiento de cuentas, además de que continuaban los atentados contra los altos funcionarios. La gota que derramó el vaso fue la devaluación de 1976.

Echeverría, busco aplicar la política de Estado populista, pero con resultados magros; ya que no supo establecer un pacto con el sector empresarial para hacer viable la estabilidad política y económica. Al sucederlo, José López Portillo en 1976, las cosas cambiarían transitoriamente. López Portillo estableció al iniciar su mandato, tres reformas inmediatas: continuar con el “desarrollo compartido”, reorganizar el aparato administrativo del gobierno, y una reforma electoral. Por un lado, los dos primeros cambios tenían que ver con el interés del gobierno en centralizar más el control de los recursos para poder tener más libertad para desarrollar las políticas de gasto de corte populista. El instrumento a partir del cual pudo lograrlo fue la creación de la Secretaría de Programación y Presupuesto, que ahora sustituiría a la Secretaría de Hacienda en el manejo de los egresos.

Por otro lado, la reforma política que se empezó configurar en 1977, se concretó con la aprobación de la Ley Federal de Organizaciones Políticas y Procesos Electorales. Además del incremento del número de diputados a través de la figura de los diputados por partido. La reforma política también incluyó una nueva amnistía en 1978, que desmovilizó los últimos reductos de guerrilla urbana.

Al verse materializadas estas reformas, y con grandes reservas petroleras, el gobierno de López Portillo parecía darle gusto a todos. Pero no fue así después. A finales de los años 80 la emergencia de una grave crisis petrolera dio al traste con todas las metas del Estado Populista de López Portillo. La crisis llegó a su punto máximo en 1982, cuando México se vio obligado a devaluar el 70% su moneda, además, el gobierno nacionalizó la banca, creando un nuevo enfrentamiento con el sector empresarial.

La crisis económica se volcó en una grave crisis política que se manifestó en la serie de reuniones “México en la libertad”, donde grupos privados expresaron el temor ante la supuesta intención estatal de imponer el socialismo en México. El rompimiento se hizo infranqueable al hacerse pública la notoria corrupción en las altas esferas del gobierno de López Portillo.

Aunque el gobierno de Echeverría y de López Portillo realizaron políticas económicas populistas con consecuencias futuras gravísimas para la población, no podemos decir que no lograron ciertas metas políticas. La gran meta de ambos gobiernos populistas, y que fue cumplida con éxito, fue terminar de una vez por todas con el peligro que significaban los grupos guerrilleros, y que a falta de medidas que aumentaran la credibilidad del Estado, hubieran tenido un caldo de cultivo perfecto para conectarse con otros grupos sociales, y tal vez, hasta llevar las cosas al límite de un golpe de Estado. Si esto no ocurrió, fue gracias a las políticas populistas que tuvieron como máxima expresión, el llamado “desarrollo compartido”.

México: economía, 1970 – 1982.

En el aspecto económico, el periodo que va de 1970 a 1981 enmarca una política populista seguida por el Estado mexicano. Bajo los gobiernos de Echeverría y López Portillo, se modificó el viejo esquema de disciplina fiscal y monetaria con un crecimiento moderado, conocido como “desarrollo

estabilizador”¹⁶ a una fórmula de corte populista conocida como “desarrollo compartido”. Ambos gobiernos, tanto el de Echeverría como el de López Portillo, llevaron a cabo políticas expansionistas que se financiaron a través de emisión monetaria y financiamiento externo, lo que permitió impulsar la actividad económica en el corto plazo, con un impacto favorable en el empleo; pero con graves efectos negativos en el largo plazo derivados de: la alta inflación, la recesión económica, y la baja de los salarios reales. La lógica económica detrás de este proceso es la siguiente: la inflación derivada de las políticas expansionistas trajo como consecuencia una sobrevaluación de la moneda – que se agudizaba bajo un esquema de tipo de cambio fijo – la que terminó presionando negativamente la balanza de pagos, lo que redundó después de un tiempo – bien podríamos decir, que cuando se agotó la reserva de divisas proveniente del petróleo debido a la disminución de los precios internacionales – en una crisis externa que obligó a una devaluación del tipo de cambio, con el consecuente deterioro del nivel de vida de la población al encarecerse las importaciones y realimentar el proceso de inflación. Además, la escasez de divisas – y por tanto su alto precio – en un contexto de dependencia tecnológica donde los insumos fundamentales provienen del exterior, terminó generando una contracción en la oferta agregada, y, por tanto, una recesión económica con el consecuente deterioro del salario real en particular y de los niveles de bienestar de la población en general¹⁷.

La tabla siguiente muestra claramente la política de Estado Populista seguida por Echeverría y López Portillo, que se basó en el crecimiento del ingreso corriente (PIB corriente) a costa de la expansión de la base monetaria y la deuda pública externa.

¹⁶ Un trabajo que da una explicación completa y abundante sobre el proceso conocido como “desarrollo estabilizador” es: Ortiz Mena, Antonio. “Desarrollo estabilizador: una década de estrategia económica en México”, El Trimestre Económico, no. 146, vol. XXXVII, Fondo de Cultura Económica, México, 1970, 417 – 441.

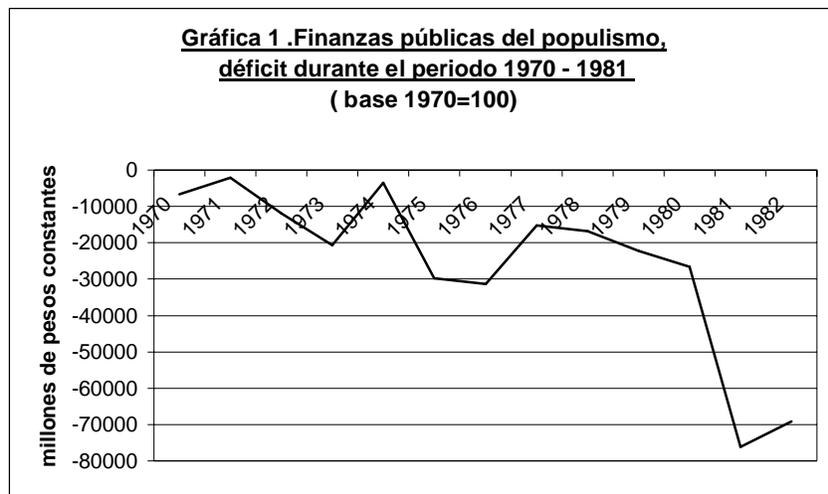
¹⁷ Cárdenas, *op. cit.*, 87.

Tabla 1. Indicadores macroeconómicos, 1971 - 1982 (tasa media de crecimiento anual. Porcentajes).				
Variable	1971 - 1975	1976 - 1981	1971 - 1981	1981 - 1982
PIB corriente	19.90	32.20	26.50	60.30
PIB real (base 1970)	5.40	7.80	6.70	-0.50
Base monetaria	24.50	35.20	30.20	90.40
Saldo de la deuda pública externa	27.70	24.20	25.70	11.20

Fuente: Cárdenas, Enrique. La hacienda pública y la política económica, 1950 – 1994. Fondo de Cultura Económica, 1996, 90.

La columna interesante a analizar en la tabla es la columna que muestra las tasas medias de crecimiento anual del año 1971 a 1981. Se observó un crecimiento del PIB corriente del 26.5%, pero a cambio de un crecimiento de 30.2% de la base monetaria, y de 25.7% del saldo de la deuda pública externa. Dichas variables macroeconómicas demuestran claramente la política económica populista llevada a cabo por ambos gobiernos, según lo dicho antes.

El estado populista ocupaba parte importante de su gasto en financiar a las empresas paraestatales, las cuales originaban en buena medida el déficit constante en que incurrió el gobierno todos los años. Esto se puede deducir de la siguiente gráfica, donde se observan los ingresos y egresos totales del gobierno de 1970 a 1982, y en la que se puede ver el constante déficit del gobierno a lo largo del periodo.



Fuente de los datos: Fuente: Cárdenas, Enrique. La hacienda pública y la política económica, 1950 – 1994. Fondo de Cultura Económica, 1996, 103.

En 1970, el gobierno casi se encontraba en equilibrio presupuestal; pero a partir de 1971, se empezó a observar una clara tendencia a aumentar el déficit del gobierno, como ya anotamos, este endeudamiento era con el Banco Central o con el exterior. Es en el año de 1977, poco después de la devaluación y la crisis política que enfrentó a Echeverría con el sector privado, cuando se dispara el déficit, llegando a un máximo en 1981, poco antes de que se volviera a devaluar el peso, con un monto de más de 70,000 millones de pesos.

b) El fin del populismo y la emergencia de un Estado “neoliberal”: la presión internacional.

El final fatal del populismo— aunque como ya hemos anotado, en cierto sentido exitoso desde la óptica política – se logró prolongar debido a la bonanza petrolera de los 70, pero cuando terminó, las consecuencias fueron devastadoras. El gobierno de Miguel de la Madrid (1982 – 1988) debió enfrentar una economía con grandes desequilibrios estructurales, tales como: un déficit fiscal de enormes proporciones, una deuda externa muy grande y dudas sobre la capacidad del país para poder afrontar los pagos, desempleo y contracción de la actividad económica crecientes, y una inflación en peligro de desbocarse¹⁸.

A pesar de que el gobierno de Miguel de la Madrid trató de enfrentar la crisis de la deuda renegociando los plazos y términos, además de que inició un programa de ajuste severo; el proceso de recuperación fue golpeado gravemente por una nueva crisis en el mercado internacional de petróleo a finales de 1985. A pesar de los grandes esfuerzos del gobierno en materia económica, los resultados fueron magros, tanto en lo que refiere a crecimiento del ingreso real (PIB real), como de disminución del saldo de la deuda externa.

La tabla 2 muestra el desempeño de tres principales variables macroeconómicas durante el periodo que va de 1983 a 1987: el ingreso real, la base monetaria y el saldo de la deuda pública externa (en millones

de dólares). Como podemos observar, las consecuencias de la política de un estado populista fueron bastantes graves para la economía en el mediano plazo.

Tabla 2. Indicadores macroeconómicos, 1983 – 1987 (tasa media de crecimiento anual. Porcentajes).			
Variable	1983 - 1985	1986 - 1987	1983 - 1987
PIB real (base 1980)	0.60	-1.00	0.00
Base monetaria	-15.20	-21.40	-17.80
Saldo de la deuda pública externa.	7.00	6.30	6.70

Fuente: Cárdenas, Enrique. La hacienda pública y la política económica, 1950 – 1994. Fondo de Cultura Económica, 1996, 90.

La columna interesante a analizar es la que muestra las tasas medias de crecimiento anual para el periodo que va de 1983 a 1987. Un resultado sorprende como la principal consecuencia de una decena de medidas populistas: el PIB real no creció. Por otro lado, se muestra el deseo de corregir las fallas del esquema populista bajo el gobierno delamadridista, que reduce la base monetaria en un 17.8%, aunque, debido a su enorme tamaño y las dificultades por las que atraviesa el país, no puede hacer lo mismo con la deuda externa, que se mantiene con una tasa de crecimiento anual de 6.7%.

Vale la pena detenernos en lo referente al programa de ajuste llevado a cabo por Miguel de la Madrid.

Al hablar sobre éste, un autor comenta:

“...a inicios del sexenio se elabora un Programa Inmediato de Reordenación Económica (PIRE) para enfrentar la crisis. Como su nombre lo indica, se trataba de una serie de medidas para recuperar el orden perdido durante dos sexenios calificados de populistas”¹⁹.

El PIRE se caracterizó por tres objetivos de corto plazo: la generación de un excedente en la cuenta corriente de la balanza de pagos, la reducción del déficit del sector público y el combate a la inflación. El fin último de esta nueva estrategia era convertir a la exportación de manufacturas en el eje de la recuperación económica del país, dejando de lado el modelo de sustitución de importaciones, el cual estaba totalmente agotado. Los cambios estructurales que se veían detrás de dicha política neoliberal,

¹⁸ *Ibidem*, 118.

eran los siguientes: la apertura unilateral y acelerada de la economía, la flexibilización de la política de inversiones extranjeras, el redimensionamiento del sector público y del sector paraestatal, y la creación de un sistema financiero paralelo que operó al lado de la banca nacionalizada²⁰.

No hay que ver el PIRE como una política para solucionar la crisis local de México, al contrario, dicha política se inscribe en un ambiente de reordenación productiva global:

“...la reestructuración de los sistemas productivos de los países desarrollados coincidió con la reforma económica de los países endeudados impulsada por el FMI y el Banco Mundial. De esa manera, se da una confluencia de intereses entre los grupos económicos y financieros más transnacionalizados de los países desarrollados y los grupos económicos internos que ven en la liberalización y en el “modelo exportador” una posible salida de la crisis, ya que están en condiciones productivas y financieras para reestructurarse y orientar su producción hacia el mercado exterior”²¹.

Así, México en su calidad de país desarrollado y enormemente endeudado, tendría que jugar el papel que le había asignado el sistema internacional, es decir, seguir el “modelo exportador”. Para salir de la crisis de 1982, fue necesario que México firmara en noviembre una Carta de Intención con dicho organismo internacional, en ella, se obligaba a México a seguir un programa de ajuste de tipo neoliberal. Dicha línea había sido ratificada por el gobierno al llevar a cabo el PIRE y los cambios estructurales que éste implicaba en el largo plazo, y que ya han sido comentados.

El gobierno delamadridista hizo hincapié en dos puntos clave del plan neoliberal impuesto por el FMI: los referentes a la racionalización del sistema de protección arancelaria, y el que hablaba de revisar los programas de inversión no prioritarios y racionalizar el gasto corriente (es decir, realizar privatizaciones y disminuir la burocracia).

¹⁹ Guillén Romo, Héctor. *El sexenio de crecimiento cero, 1982/1988*, Ediciones Era, México, 1990, 55.

²⁰ Guillén, Arturo. *México hacia el siglo XXI, crisis y modelo económico alternativo*, Universidad Autónoma Metropolitana – Plaza y Valdés Editores, México, 2000, 53 – 54.

²¹ *Ibidem*, 54.

En primer lugar, de la Madrid inició con la apertura comercial, la que se reflejó en la eliminación gradual del aparato proteccionista (decreto del 25 de julio de 1985) y en la entrada al GATT (Acuerdo General de Comercio y Aranceles) en 1985. El número de fracciones arancelarias sujetas a permiso previo descendió drásticamente del 83% del total en 1984 al 27.8% en 1986. También los aranceles comenzaron a ser reducidos: el arancel promedio bajó del 27% en 1982 al 22.6%, mientras que el arancel promedio ponderado (que toma en consideración el volumen comercializado) pasó en el mismo periodo del 16.4% al 11.1%²².

Un segundo aspecto, que también provenía de un condicionamiento exterior, fue el reordenamiento de la burocracia y el inicio de las privatizaciones de las paraestatales. Por un lado, durante el gobierno de Miguel de la Madrid se redujo sensiblemente el número de individuos que laboraban en la administración estatal. Un buen indicador se observa en el número de plazas de trabajo remuneradas creadas por sexenio. Durante el gobierno de Echeverría se crearon 2,687 plazas, con López Portillo se crearon 5,933; y con Miguel de la Madrid sólo 433²³.

Por otro lado, inició una reducción en el sector de las empresas paraestatales a través de las privatizaciones. La nueva administración empezó a privatizar empresas, vender parte de acciones donde tenía minoría, o bien a eliminar fideicomisos gubernamentales que tenían fines específicos y que habían tenido gran popularidad en el gobierno de Echeverría. Así, el número de entidades con alguna participación pública pasó de 1,155 en 1982 a 941 en 1985, para llegar a sólo 617 en 1987²⁴.

Otras dos políticas económicas de corte neoliberal que inicio de la Madrid, fueron la flexibilización de la política de inversiones extranjeras, y la creación de un sistema financiero paralelo a la banca nacionalizada. Sin realizar modificación alguna a la Ley de Inversión Extranjera de 1973, el presidente permitió el establecimiento de proyectos hasta con el 100% de capital extranjero en ciertas ramas, como: la automotriz, la industria de la computación, y diferentes empresas maquiladoras. Sólo como

²² *Ibidem*, 57.

²³ *Ibidem*, 75.

dato, según el INEGI, en el periodo de 1983 – 1987 el número de maquiladoras creció de 600 a 1,259; y el de trabajadores ocupados en ellas paso de 150,900 a 322,700²⁵.

Además, en un intento por crear un nuevo grupo de poder económico que respaldara su proyecto de Estado, y de congraciarse con los banqueros mexicanos; el presidente permitió y alentó la creación de un sistema paralelo alrededor de casas de bolsa, arrendadoras, casas de factoraje, y compañías de seguros. De las fortunas creadas en estas empresas durante los años de la banca estatizada, surgirían los grandes capitales que luego habrían de adquirir las grandes paraestatales, y competirían a nivel internacional con las grandes transnacionales.

A la luz de lo dicho no debe parecer un acontecimiento fuera de tono la privatización de FNM. A pesar de las circunstancias particulares que pudieran haber orillado a su privatización, es claro que dicha privatización forma parte de una tendencia general privatizadora del Estado mexicano que se inicia desde 1982 con de la Madrid, y que continúa durante los gobiernos de Salinas y de Zedillo. Al privatizarse FNM se cumple con los compromisos internacionales que tiene México con el FMI, ya que, por un lado – y en los términos del propio organismo – se racionaliza el gasto corriente, y por otro lado, se permite la entrada de inversión extranjera a través de las licitaciones de los ferrocarriles a grandes compañías transnacionales. Además, al ceder parte de la paraestatal férrea a grupos de empresarios nacionales que habían logrado sus grandes capitales durante el periodo de nacionalización de la banca, se respaldó la presencia y el poder económico de los grupos que forman la verdadera base política del Estado neoliberal mexicano desde el gobierno delamadridista.

c) Salinas: la consolidación del modelo neoliberal, 1988 – 1994.

El gobierno de Carlos Salinas de Gortari (1988 – 1994) se encargó de continuar el plan de cambio estructural de la economía mexicana iniciado por de la Madrid hasta consolidarlo. En los resultados macroeconómicos, se veía como única alternativa el reforzar las tendencias de reducción del sector

²⁴ *Ibidem*, 134.

²⁵ *Ibidem*, 62.

público y de apertura comercial. Esto se observó al continuarse las privatizaciones, los recortes de burocracia, y con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN) en 1994.

En materia de apertura comercial, el gran acontecimiento es la firma del TLCAN, acordado con Estados Unidos y Canadá en 1993. Además se firmó un acuerdo para formalizar las relaciones de comercio e inversión con la Comunidad Europea; y se establecieron diversos acuerdos de libre comercio con: Chile (1991), con el llamado Grupo de los Tres: Colombia, Venezuela y México (1994), con Costa Rica (1994), y con Bolivia (1995)²⁶. Vale la pena transcribir una opinión sobre la firma del TLCAN:

“La decisión de integrar formalmente la economía mexicana con Estados Unidos a través de un acuerdo comercial, coincidía totalmente con la lógica de los intereses del nuevo bloque dominante impulsor del modelo neoliberal. Este nuevo bloque social está constituido por: el capital financiero internacional, las compañías transnacionales, los grupos empresariales mexicanos reconvertidos hacia el exterior y los nuevos grupos financieros mexicanos...la firma del TLCAN fue un paso importante dado por la élite gobernante para integrar a México en las corrientes financieras y comerciales mundiales”²⁷.

En lo referente a la reducción del sector público, Salinas llevó a cabo un amplio proceso de desincorporación de entidades del sector público, vendiéndolas al sector privado, fusionándolas o cerrándolas. Los objetivos que perseguía el gobierno salinista eran dos: reducir los gastos del sector público en forma permanente y la carga burocrática implícita en ello, y permitir la participación del sector privado en esas áreas al reconocer que el precio o la calidad del servicio, o del bien producido, no era necesariamente competitivo²⁸. Dentro de este marco de privatizaciones, se logró la recomposición de los grupos de poder económico, ya que se favoreció a ciertos grupos financieros, en

²⁶ *Ibidem*, 96

²⁷ *Ibidem*, 99.

particular aquellos que se gestaron en el sistema financiero paralelo durante la administración de Miguel de la Madrid, ellos fueron los grandes ganadores. Tal vez el ejemplo más representativo sea el de Grupo Carso, que con Carlos Slim a la cabeza, logró hacerse de una enorme cantidad de recursos derivados de este sistema financiero paralelo, los que luego utilizó para adquirir Teléfonos de México (TELMEX)²⁹. Siguiendo esta línea, y ya dentro del proceso de privatización de FNM, Grupo Carso se haría del control de Ferrocarriles del Sureste, control que tiene hasta el día de hoy.

Por lo demás, Salinas consolidó el plan neoliberal a partir de: la aplicación de un programa de combate contra la inflación, la renegociación de la deuda externa, la liberalización y apertura del sistema financiero, y la intensificación de la apertura al capital extranjero.

²⁸ *Ibidem*, 169.

Capítulo III. La liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México, 1992 – 2003.

El comienzo de la historia....

La historia de la liquidación de FNM empieza en 1992. A raíz de la firma del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, en México se comienza a hablar de temas como la privatización de las empresas paraestatales y los posibles despidos que traerían aparejados. Dentro del conjunto de medidas necesarias para que el país se vuelva más competitivo, la privatización de las grandes paraestatales se enfila como el gran problema a resolver. En este contexto, en una declaración, el Secretario de Comunicaciones y Transportes comenta:

“Si Ferronales espera modernizarse exitosamente y competir efectivamente por la carga dentro del contexto del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, debe transformarse en compañías privadas para solucionar problemas tales como el mantenimiento de los trenes y la adquisición de nuevo equipo”³⁰

En la misma declaración, el secretario informa el plan de retiro voluntario que se ha venido implementado en la empresa y que ha redundado en la salida de 32,000 empleados, de los cuales 20,000 ya habían llegado a arreglos sobre sus liquidaciones, que en total sumaban 635 millones de dólares.

Las noticias de retiros voluntarios son continuas durante 1992³¹. Detrás de estos retiros se empieza a asomar la gran duda sobre la privatización de la empresa. El director de FNM en aquellos días, Jorge Tamayo López, sale a calmar los ánimos al decir que FNM “definitivamente no será privatizado”, además, también niega cualquier posible relación entre la reducción de la fuerza de trabajo a través del programa de retiro voluntario y una posible privatización. Considera que dicho programa ha

²⁹ Vidal, Gregorio. Grandes empresas, economía y poder en México, Universidad Autónoma Metropolitana – Plaza y Valdés Editores, México, 2000, 153 – 55.

³⁰ “Officials call for privatizing railroad services”, Latin American Business News Wire Notimex, 7/9/92.

³¹ Por ejemplo, se informa de los planes de la empresa para liquidar a otros 600 trabajadores. Ver: “Ferrocarriles Nacionales trims workforce”, SourceMex Economic News & Analysis on Mexico Latin American Database, 4/11/92.

beneficiado a más de 19,000 empleados desde que se implementó en agosto 24 de 1992, pero que su finalidad ha sido sólo ésta, es decir, el beneficiar al trabajador³².

A finales de 1992 se anunció una proyección asombrosa de trabajadores para 1993. Andrés Caso Lombardo, secretario de Comunicaciones y Transportes, dijo que reduciría el número de empleados de FNM a sólo 43,000 al final de 1993³³.

Una de las primeras noticias importantes en 1993 fue la referente al déficit agregado de las empresas paraestatales, que sumado daba un gran total de 94 millones de dólares para el año de 1992³⁴. Lo anterior representaba una erogación muy fuerte por parte del gobierno para subsidiar a todas sus grandes compañías, todas ellas quebradas.

¿Cuáles son entonces las dos principales causas que orillaban al gobierno a tomar la decisión de privatizar FNM? Eran dos: el problema de la gran brecha deficitaria de la empresa que debía ser salvada por continuos y grandes subsidios del gobierno y la presión internacional del TLC, que buscaba abrir dicho sector a la inversión privada nacional e internacional.

Recapitulemos algunas cosas ya comentadas. Dentro de la lógica de un Estado neoliberal, el gobierno sólo debe intervenir en la esfera productiva cuando se trate de proveer bienes públicos³⁵, si no, sólo debe intervenir a través de la creación de un marco legal regulatorio claro que propicie la eficiencia y la competencia de las empresas. Así las cosas, resultaba un desperdicio total de recursos y una incursión del estado en terrenos que no le correspondían, el poseer una empresa que proveía servicios ferrocarrileros, máxime cuando dicha empresa significaba en el mediano plazo una gran inyección de

³² “Head of nacional railways says no to privatization”, Latin America Business News Wire Notimex, 13/11/92.

³³ “National railroad to reduce work force”, SourceMex Economic News & Analysis on Mexico Latin America Database, 2/12/92.

³⁴ “State – owned enterprises registered 94 million dollar deficit in 1992”, Latin American Business News Wire Notimex, 17/2/93.

³⁵ Un bien es un bien público si, una vez producido, no es posible impedir a nadie que se beneficie de él. Los bienes públicos a menudo son no rivales, pero no tiene por qué ser siempre así. El que sean no rivales, implica que el consumo de más unidades no aumenta los costes marginales sociales de producción. Un ejemplo puede ser una carretera federal: una vez que existe, es imposible prohibir a alguien que tenga coche que se beneficie de ella, además, el hecho de que una persona se beneficie de ella no implica que otra persona no lo pueda hacer.

recursos al erario público por posible venta. Lo anterior sin olvidar que se decía que era una empresa sumamente ineficiente, ya que presentaba un déficit de operación histórico desde 1943.

¿Pero era realmente FNM una empresa ineficiente?: eso no está tan claro. Un estudio realizado por Gary Ferrier y Jorge Ibarra Salazar para determinar la eficiencia de FNM en el periodo que va de 1945 a 1985 estableció como factores principales para el logro de una mayor eficiencia en la empresa dos cosas: la inversión del gobierno en la empresa, y la consolidación de la misma. El periodo de consolidación termina en 1986, cuando todos los ferrocarriles del país se agrupan en una sola empresa: FNM. Así, los autores aseveran que:

“Este efecto de la consolidación sobre el desempeño es importante desde el punto de vista de la política pública hacia este sector, ya que el actual proceso de privatización, que representa un giro importante en la tendencia de consolidación observada en este siglo, puede resultar en efectos negativos sobre la eficiencia...”³⁶.

De esta manera, el argumento de la ineficiencia de FNM bajo las manos del gobierno es cuestionable, y obliga a pensar en otros motivos por los que se debe privatizar la empresa, a saber: hacer participe a las grandes empresas transnacionales de comunicaciones y a los grandes capitales nacionales, de los beneficios de una empresa pública de la magnitud de FNM. Lo anterior, como hemos visto en apartados anteriores, es perfectamente consistente con la política del Estado neoliberal mexicano.

Es cuando hablamos de esta posible venta de FNM cuando llegamos al meollo del asunto. En agosto de 1993, el presidente Salinas promueve una iniciativa ante el Congreso de la Unión para remover los ferrocarriles de la lista de empresas estratégicas del Estado mexicano, es decir, de aquellas empresas en las cuáles sólo el Estado puede participar. Propone los cambios necesarios al artículo 28 de la Constitución para abrir el sector al capital privado. Salinas precisa sus intenciones: busca abrir la

El problema que suscitan estos bienes es que nadie quiere pagar por ellos, pues saben que una vez producidos se podrán beneficiar fácilmente de ellos. Así, es necesaria la intervención del gobierno para producir estos bienes a través de lo recaudado por los impuestos. Ver: Nicholson, Walter. Teoría Microeconómica. Mc Graw Hill, 1997, 531.

inversión al capital privado, más no privatizar el sector³⁷. El presidente daba el primer paso, buscaría eliminar las restricciones legales que inhibían la participación de la inversión privada en la rama ferrocarrilera.

Pero en 1993 surge un evento que altera gravemente el destino de la paraestatal. Lo que pudo haber sido un paulatino proceso de liquidaciones a través de retiros voluntarios para poder liquidar FNM y una entrada gradual de la inversión privada al sector, se altero gravemente por la crisis económica que ya se veía venir.

Las primeras muestras de la crisis se reflejaron en fuertes reducciones de personal en las empresas paratestatales, principalmente en FNM, PEMEX y DICONSA. La Confederación de Trabajadores de México informó de la pérdida de más de 395,000 empleos en México entre enero y agosto de 1993, la mayoría de ellos como consecuencia de la eliminación de plazas en las ya mencionadas dependencias del gobierno³⁸.

La devaluación y la privatización.

México vivió una severa crisis económica a finales de 1994³⁹. En enero de 1995 Zedillo declara que el país necesita 30 billones de dólares en préstamos internacionales para salvar la caída inminente del peso. Un préstamo conjunto de 18 billones de dólares por parte de Estados Unidos, Canadá, y varios países europeos salva la situación, además de otro préstamo del FMI por 14 billones. A cambio de la ayuda internacional, Zedillo propone medidas económicas de gran envergadura, y por tanto, se anuncia un duro plan de austeridad de gasto gubernamental, además de un programa de privatizaciones, que seguro incluía a la paraestatal FNM y a la CFE (Comisión Federal de Electricidad) y sólo

³⁶ Ferrier, Gary y Ibarra Salazar, Jorge. *La Eficiencia de los Ferrocarriles Mexicanos, 1945 – 1985*, Serie de Documentos de Trabajo del Departamento de Economía, Número 10, Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, Monterrey, 1998, 20.

³⁷ “President Salinas to propose renewal of national railroad from list “strategic” government properties”, *SourceMex Economic News & Análisis on Mexico Latin American Database*, 11/8/93.

³⁸ “Report by Mexican Workers Confederation details layoffs in first eight months of 1993”, *SourceMex Economic News & Análisis on Mexico Latin American Database*, 29/9/93.

³⁹ Cárdenas, *op. cit.*, 152 – 190. Una explicación alternativa de la crisis en: Arturo Guillén, *op. cit.*, 125 – 63.

probablemente a PEMEX. Por la privatización de estos sectores, el gobierno esperaba recibir 22 billones de dólares⁴⁰.

El 26 de enero de 1995 Zedillo dio el primer paso hacia la instrumentalización de su plan al ver aprobadas por el Senado las reformas necesarias al artículo 28 constitucionales para dar entrada a la inversión privada en los sectores de ferrocarriles y de comunicación satelital. El entonces líder del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), Antonio Castellanos Tovar, declara que el sindicato ha aceptado la privatización parcial de FNM como un paso necesario para frenar la devaluación del peso. También señala que la administración de Zedillo debe cuidar porque cualquier privatización no viole los derechos de los trabajadores de planta de la empresa, que suman 55,000, además de los 45,000 jubilados⁴¹. Así, el sindicato de ferrocarrileros se apega a las nuevas corrientes sindicales que buscan colaborar conjuntamente con el gobierno en el proyecto de modernización para asegurar su supervivencia⁴².

No está de más un comentario sobre la historia de STFRM. Dicho sindicato constituyó una verdadera fuerza social propia que amenazó con alterar el esquema del Estado Corporativo mexicano en 1958. El gobierno procedió a la represión después del levantamiento en ese año, y desde entonces, el sindicato se convirtió en un reducto de las decisiones del partido en el poder, el PRI⁴³. Hablando del STFRM en años más recientes (1970 – 1988), un autor asevera lo siguiente:

⁴⁰ “Zedillo administration requests more than US\$30 billion in credit to prop up the beleaguered peso”, SourceMex Economic News & Analysis on Mexico, 11/1/95. También ver: “Government measures to address devaluation spur debate over privatization of PEMEX & foreign control of crude oil reserves”, SourceMex Economic News & Analysis on Mexico, 18/1/95.

⁴¹ “Government take steps to open up railroad & satellite system to private sector”, SourceMex Economic News & Analysis on Mexico, 1/2/95.

⁴² Al respecto es interesante leer la siguiente opinión: “El súbito *aggiornamento* que se observa en algunos sindicatos y centrales obreras y la aparición de formas neocorporativas en los gremios que representan a los trabajadores del sector servicios, parece confirmar la preferencia del gobierno por una fórmula intermedia que le permita negociar la coexistencia de las antiguas dirigencias obreras con el surgimiento de líderes más comprometidos con el programa modernizador”, ver: Candia, José Miguel. “Sindicatos Mexicanos: del esplendor populista al Tratado de Libre Comercio”, en: Revista Latinoamericana de Economía, Problemas del Desarrollo, vol. XXIV, oct. – dic. 1993, 151.

⁴³ Alonso, Antonio. El movimiento ferrocarrilero en México 1958/1959, Ediciones Era, México, 1983, 180.

“La instancia de autoridad formal del sindicato descansa en la voluntad de la mayoría de los socios. En la realidad, la estructura sindical se invierte y el Secretario General del sindicato goza de poderes que lo hacen similar al Presidente de la República...”⁴⁴

Así las cosas, el alineamiento del STFRM a la política de privatización del Estado neoliberal era algo que se esperaba, y quien más indicado para dar la voz de aprobación que el propio Secretario General del sindicato, como ya lo hemos visto.

A partir de dicha reforma se empezaron a gestar varias reacciones en diversos grupos de presión vinculados con el proceso de privatización de FNM: gobierno, políticos, empresas privadas, y trabajadores.

Dentro del gobierno se vuelve indispensable y urgente definir el marco del proceso de privatización, y por tanto, definir las condiciones y características de la licitación correspondiente. Así, el 7 de abril de 1995 se crea la Comisión Intersecretarial de Desincorporación con el propósito de coordinar y supervisar las funciones de las dependencias y entidades que ejercerán el proceso de desincorporación o enajenación de los activos susceptibles a ser utilizados como unidades económicas con fines productivos; y el 18 de julio del mismo año fue aprobado por dicha comisión el esquema para llevar a cabo la Reestructura del Sistema Ferroviario Mexicano, consistente en la segmentación del sistema mediante la conformación de tres vías troncales: Pacífico – Norte, Sureste; así como una terminal de servicios en el Valle de México. Finalmente, el 13 de noviembre se publican los Lineamientos Generales para la Apertura de la Inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano aprobados⁴⁵.

Aunado a lo anterior, el 10 de mayo se había expedido el decreto presidencial por medio del cual se expedía la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, la que tendría por objeto: “...regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las vías férreas cuando sean

⁴⁴ Leyva Piña, Marco Antonio. Poder y dominación en Ferrocarriles Nacionales de México: 1970/1988, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, México, 1995, 125.

⁴⁵ Kermith Zapata, José. “Ferronales desaparece sin cumplir metas”, Novedades, 30/8/99

vías generales de comunicación, así como el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares”⁴⁶.

Pero el gobierno tenía más que simples problemas regulatorios para poder privatizar la empresa. Por un lado, una empresa paraestatal con tantos años de descuido como FNM requería inversiones muy fuertes, las que tenían que ser absorbidas por las empresas que entraran al sector para hacerlo competitivo. Este era el tono de las declaraciones de los miembros del gobierno, como Lorenzo Reyes Retana, subdirector de Infraestructura de FNM, que declaró que las empresas que participaran en la privatización tendrían que invertir unos 7,500 millones de dólares en modernizar la actual red y concluir diversas obras⁴⁷. El director de FNM, Luis de Pablo Serna, declaró que: “...con los niveles de internacionales promedio es necesario invertir de medio millón hasta 10 millones de dólares por kilómetro”⁴⁸. Por otro lado, el gobierno consideraba necesaria la venta de una empresa que con el paso de los años sólo se descuidaba más, la iniciativa privada era la única que podía evitar un mayor deterioro y descuido⁴⁹.

La oposición política que enfrentó el gobierno ante la privatización no es algo que se pueda dejar de comentar. Ya desde las discusiones en la Cámara de Diputados se empezaba a ver la oposición a la privatización por parte del PRD, que en muchos momentos del proceso legislativo para crear el marco regulatorio se mostró en total desacuerdo, a pesar de que al final aprobaron las reformas⁵⁰. Más adelante, la cuestión de los trabajadores despedidos por la privatización de la empresa será una cuestión que rendirá grandes capitales políticos a los grupos que la abanderan, tal como sucedió con el PAN o el PRD.

Tal vez la discusión donde más intereses había en juego era la que se llevaba a cabo en el terreno empresarial. La posibilidad de entrar en un negocio de tales dimensiones como la ofrecida por el sector

⁴⁶ Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, artículo 1.

⁴⁷ “Requieren los ferrocarriles Dls. 7,500 millones de la IP”, Reforma, 16/6/95.

⁴⁸ “Enfrentará Ferronales privatización”, El Norte, 2/10/95.

⁴⁹ “Deterioro Ferroviario”, Reforma, 14/11/95.

ferrocarrilero, era un gran aliciente para cualquier gran empresa. Poco tiempo después de aprobadas las reformas constitucionales se empezaron a formalizar los acuerdos entre las grandes empresas para participar en el proceso de liquidación. Se empiezan a perfilar tres principales grupos para adjudicarse la primera liquidación que involucraba las rutas del Ferrocarril del Noroeste y Ferrocarril del Noreste, y que se realizaría en enero de 1996⁵¹.

El primero estaba formado por Ingenieros Civiles Asociados (ICA) y Unión Pacific (UP), que cerraron un acuerdo para buscar entrar al proceso de privatización con mayores posibilidades⁵², el segundo lo componían Trituradores Basálticos de México (Tribasa) y Rail – Tex, y el tercero Transportista Marítima Mexicana (TMM) y Kansas City Southern Industries (KCSI)⁵³. El interés por participar en la privatización crece cuando el presidente Zedillo anunció a mediados de noviembre que empezaría a recibir ofertas por FNM a mediados de 1996, que las concesiones se harán por 50 años, y habrá tres rutas principales: la del noreste, la noroeste y la del sureste⁵⁴. A pesar del temprano anuncio, la lucha por quien se llevaría la concesión por la primera ruta llevó todo el año de 1996, y no se consolidó la entrega sino hasta 1998 por varios problemas técnicos, como se verá más adelante.

El problema de los trabajadores también fue una cuestión delicada una vez aprobadas las reformas al 28 constitucional. En primer lugar, los trabajadores se cuestionaban si la empresa desaparecería o no. El gobierno fue claro en su postura inicial sobre la desaparición de FNM: la empresa no desaparecería, ya que seguiría prestando los servicios que no fueran económicamente rentables para las empresas, pero sí necesarios para la sociedad. Afirmando lo anterior, Luis de Pablo Serna declaró a finales de 1995, que

⁵⁰ “Congress moves quickly with legislation to allow private investment in railroad, civil aviation, and gas distribution”, SourceMex Economic News & Analysis on Mexico, 3/5/95.

⁵¹ Estas serían las primeras rutas en licitarse. Ver: Matus, María Fernanda. “Avanzan preparativos para vender Ferronales”, El Norte, 11/8/95.

⁵² “Empresas ICA and US – Based Union Pacific formalize partnership in preparation for privatization of national railroad”, SourceMex Economic News & Analysis on Mexico, 1/3/95.

⁵³ “Formará Tribasa consorcio”, El Norte, 11/10/95.

⁵⁴ “Zedillo administration announces new details for privatization of state – run railroad”, SourceMex Economic News & Analysis on Mexico, 22/11/95.

la empresa de FNM no desaparecería, pues se encargaría de todo lo que no atiendan los particulares⁵⁵. En segundo lugar, los trabajadores temían el despido masivo por las privatizaciones. A calmarlos salió Luis de Pablo Serna, quién declaró en noviembre que se mantendrían las prerrogativas laborales de los 100,000 trabajadores cuando se diera la apertura al capital privado en el sistema ferroviario mexicano⁵⁶. Un diputado del PAN también señaló que con el proceso de privatización se le daría trabajo a los empleados experimentados, así como adecuada atención a los jubilados⁵⁷. En general, en los trabajadores se respiraba un aire de inseguridad sobre el futuro incierto de sus empleos ante la oleada de empresas privadas que al obtener las concesiones, buscarían reducir los costos a través de reducciones en la mano de obra. Este sería una de las facetas más complicadas del proceso de liquidación.

Después de lo apuntado debe quedar claro que la devaluación del peso mexicano fue el acontecimiento clave que cambió el rumbo del proceso de privatización de FNM, ya que, si bien era una acción que el gobierno llevaría a cabo, se buscaba realizar de forma gradual y mejor planeada. La necesidad de recursos para pagar las deudas internacionales, así como los compromisos internacionales adquiridos al aceptar los préstamos para afrontar la crisis, orillaron a apresurar la privatización de la empresa. 1995 fue el año de los pocos planes previos para dar paso a la inversión privada, las reacciones de los trabajadores eran apenas primarias en comparación de los alcances nocivos que años más tarde tendría el proceso en sus vidas; no así las de los empresarios, que desde el principio veían al ferrocarril como una buena oportunidad de inversión de capitales a largo plazo. 1996 marcará el precedente del actuar de los empresarios y del gobierno ante un problema que era inminente cuando se planteó la privatización: los despidos masivos y el respeto a los derechos laborales de los trabajadores del riel.

⁵⁵ Zúñiga, María Elena. “Niegan que Ferronales vaya a desaparecer”, Reforma, 11/12/95.

⁵⁶ Zúñiga, María Elena. “Respetaran los derechos”, Reforma, 14/11/95.

Las licitaciones.

1996: La ruta del Noreste.

El año de 1996 fue el año en que se llevó a cabo la primera licitación, esto a pesar de que en este año se publicaron las convocatorias para la adquisición de los títulos del capital social de Ferrocarril Chihuahua Pacífico (10/6/96), del Ferrocarril del Noreste y de la Terminal del Valle de México (8/8/96)⁵⁸.

Después de los anuncios hechos por Zedillo de que sería a mediados de 1996 cuando se empezarían a recibir ofertas por las concesiones de la ruta del noreste, inició la formación de diversos grupos para participar en la licitación. De existir sólo tres grupos fuertes al inicio, en febrero ya existían 12 grupos interesados⁵⁹, y conforme la fecha para el concurso se iba acercando, iba creciendo el número de interesados, que pasó después a 24⁶⁰, hasta llegar a 32 grupos el día de inicio de la licitación, que fue el 10 de junio⁶¹. Una vez llevada a cabo una selección de las primeras ofertas, el 29 de noviembre sólo 5 grupos nacionales y extranjeros seleccionados presentarían una última propuesta con su oferta financiera para buscar la concesión⁶². Finalmente, el 12 de diciembre de 1996, la Comisión Intersecretarial de Desincorporación otorgó el fallo a favor de Transportación Marítima Mexicana para adquirir el Ferrocarril del Noreste. Así, el grupo encabezado por TMM había ganado la concesión, y las acciones por la concesión se distribuirían del modo siguiente: TMM obtendría una participación del 51%, la empresa KCSI obtendría el 29%, y el 20% seguiría siendo propiedad del gobierno federal. La empresa fue entregada a TMM el 23 de junio de 1997⁶³, debido a los problemas técnicos y laborales

⁵⁷ Ortiz, Alicia. "Dividirán Ferronales en regiones", El Norte, 9/11/95.

⁵⁸ Kermith Zapata, José. "Ferronales desaparece sin cumplir metas", Novedades, 30/8/99

⁵⁹ Zúñiga, María Elena. "Van 12 grupos por FFCC", Reforma, 16/2/96.

⁶⁰ Zúñiga, María Elena. "Crece interés por Ferronales", El Norte, 26/3/96.

⁶¹ "Inicia licitación por Ferronales", El Norte, 10/6/96.

⁶² Alvarado, Juan Manuel. "Avanza licitación sobre rieles", El Norte, 9/11/96.

⁶³ González, Alfredo. "Entregarán a TFM Ferrocarril Noreste", El Norte, 18/6/97.

que tuvieron que resolverse. De 8,700 trabajadores con los que contaba la empresa, TMM sólo recontrató a 4,500⁶⁴.

Esta concesión marca la etapa más importante y difícil de la privatización por varias razones: en primer lugar, por los importantes aspectos económicos que implicaba. La ruta del noreste era la que tenía un valor económico mayor, ya que tenía conexiones con las rutas ferrocarrileras comerciales de los Estados Unidos, que es por donde pasa la mayor parte de la carga exportada e importada del país que viaja por tren.

Por lo anterior, no resultaba descabellado pensar en la creación de un monopolio a partir de la concesión de dicha ruta, sobre todo porque una de las empresas asociadas en el grupo que ganó la concesión, KCSI, se había fusionado recientemente con la empresa UP, lo que les daba el control del 70% del tráfico entre Estados Unidos y México en territorio americano⁶⁵. Los legisladores desde antes habían advertido esta situación, y denunciaron las grandes posibilidades que existían de crear un fuerte monopolio a partir de la privatización de la ruta noreste de FNM para el caso particular de una adjudicación a favor de UP – KCSI, y así lo declararon en su momento las comisiones respectivas del Senado:

“La convocatoria del Ferrocarril del Noreste no se puede publicar hasta que no se terminen de negociar los derechos de paso que tienen las ahora fusionadas Union Pacific y Southern Pacific con otras compañías, ya que son puntos de riesgo para la creación de monopolios...”⁶⁶

Independientemente de que se haya o no creado un monopolio, finalmente el grupo de TMM – KCSI adquirió la concesión del Ferrocarril del Noreste por 1,400 millones de dólares y con un altísimo valor agregado derivado de las múltiples conexiones con Estados Unidos que ofrecía dicha ruta⁶⁷, además de conectar a la ciudad de México con la frontera de Nuevo Laredo, lo que la situaba como la primera ruta

⁶⁴ “State – Run railroad Ferrocarriles Nacionales ceases to exist”, SourceMex Economic News & Analysis on Mexico, 15/9/99.

⁶⁵ Zúñiga, María Fernanda. “Atrae en EU la venta de Ferronales”, Reforma, 8/8/95.

⁶⁶ Zúñiga, María Elena. “Piden evitar monopolios en Ferronales”, El Norte, 31/7/96.

⁶⁷ Gómora, Doris. “Entregarán en junio 16 Ferrocarril del Noreste”, El Norte, 5/5/97.

del país en materia comercial⁶⁸. El hecho de que se creó un monopolio con esta concesión se confirma al revisar una nota periodística mucho más actual que alude a la averiguación previa número 616/FESP/2001, que involucra como indiciados por el delito de prácticas monopólicas en la privatización de FNM, a José Serrano Segovia, propietario de TMM y a Emilio Sacristán Roy, sobrino del ex – secretario de Comunicaciones y Transportes⁶⁹.

Relacionado con el aspecto económico, llama la atención la fuerte campaña de prensa que se realizó para desacreditar la labor de FNM para operar la empresa. Aunque sólo podemos enunciar esto a nivel de hipótesis, lo anterior resulta evidente durante el año de 1996, ya que hay una mayor frecuencia de aparición en prensa de notas refiriéndose a accidentes ferroviarios y/o fraudes a la empresa, vinculados con fallas en la infraestructura o involucrando a personal de la misma⁷⁰. Tal vez dichas notas hayan servido como mecanismo de presión para que el gobierno accediera a licitar las líneas a cierto grupo o bajo ciertas condiciones.

Una segunda razón tiene que ver con el problema laboral y se refiere a la actitud del gobierno ante los despidos y liquidaciones masivas que realizarían las empresas privadas, ya que la resolución de esta cuestión capital en la primera concesión sentaría un precedente que se apelaría después cuando se llegasen a privatizar las otras rutas. Fuera del discurso que pueda seguirse en las declaraciones de los funcionarios oficiales, era claro que las empresas privadas tendrían que reducir las plantas laborales en una proporción gigante.

El gobierno podría adoptar hacia estos despidos masivos varias actitudes: obligar a las empresas entrantes a asumir los costos de los despidos en los términos estipulados por la ley, obligar a las

⁶⁸ González, Alfredo. “Entregarán a TFM Ferrocarril Noreste”, El Norte, 18/6/97.

⁶⁹ Barajas, Abel. “Faltan a citatorio por caso Ferronales”, Reforma, 13/2/02.

⁷⁰ Para la presente investigación se revisaron 172 notas periodísticas, de las cuales 18 hacen referencia a accidentes y/o fraudes ferroviarios. De esas 18, 10 hacen referencia a hechos ocurridos en 1996. Las 10 noticias a las que se hace referencia son: “Resbalan furgones”, Reforma, 3/1/96; “Roba a Ferronales 14 kms. de rieles”, El Norte, 19/3/96; Reyes, Jorge, “Mueren 38 al chocar un tren y un camión”, Reforma, 2/6/96; Reyes, Jorge *et al*, “Involucran a FFCC en robo de leche”, Reforma, 12/6/96; Mendoza, Ricardo, “Desaparecen rieles por \$5.2 millones”, El Norte, 19/6/96; Mendoza, Ricardo, “Piden a PGR investigue irregularidades en FFCC”, El Norte, 24/6/96; Mendoza, Ricardo, “Aseguran que PGR identifica a dueño de bodega de rieles”, El Norte, 25/6/96; Rivera, Jesús *et al*, “Vuelcan tanques de tren”, El Norte, 28/6/96; Rivera,

empresas a recontractar a todo el personal que encontraran al entrar, asumir el propio gobierno el costo de los despidos, o bien llegar a alguna solución intermedia entre las anteriores. Independientemente de la solución por la que optó el gobierno, la colaboración de los dirigentes del STFRM era clave para legitimar y realizar el proceso, aún cuando se dejaran de lado los derechos de los agremiados con las decisiones que el sindicato y el gobierno tomaron.

Entonces llegamos a la siguiente pregunta: ¿Cuál fue la actitud asumida por el gobierno para resolver la cuestión laboral en el caso de la concesión del ferrocarril del noreste? El gobierno se comprometió a entregar la empresa sin pasivos de ninguna índole y por tanto, asumiría los costos de los despidos y liquidaciones que fuesen necesarios para dejar la empresa con el personal necesario para que operara bajo el mando de TMM. Así, a pesar de que la concesión ya había sido ganada desde diciembre de 1996, TMM pidió se prorrogase la entrega de la empresa hasta el momento en que no tuviera ningún pasivo, y el gobierno hubiera resuelto todos los problemas laborales⁷¹. TMM anunció días después a que se concedió la prórroga, que sólo requería recontratar a 2,000 de los 8,000 trabajadores que laboraban para la empresa, y que el resto sería liquidado en tiempo y forma, y bajo total responsabilidad del gobierno al momento de entregar la empresa⁷².

Previamente a esta gran oleada de despidos, se había firmado un año antes un Contrato Colectivo de Trabajo (14/6/96) entre el STFRM y la empresa paraestatal FNM, que mejoraba sustancialmente las prestaciones para los trabajadores, además de que concedía un 23% de aumento salarial. Bien había dicho entonces el titular de la Secretaría del Trabajo, Javier Bonilla García, que dicho convenio tenía un carácter especial, ya que se inscribía dentro de un proceso de reestructuración de la empresa⁷³. Con esta medida el gobierno sólo preparaba un terreno estable para afrontar los despidos masivos que inevitablemente acarrearían las privatizaciones.

Jesús, “Denuncian que falta apoyo para frenar robos al tren”, El Norte, 19/7/96; y “Mex – Hylsamex pierde de 500,000 a un millón de dólares por robos”, Reuters – Noticias Latinoamericanas, 28/10/96.

⁷¹ Gomora, Doris y González, Alfredo. “Difieren entrega de FFCC”, El Norte, 1/5/97.

⁷² “Recontratarán personal ferrocarril”, Servicio Universal de Noticias, 2/5/97.

⁷³ Reyes, Jorge. “Aumentan 23 por ciento el salario a ferrocarrileros”, Reforma, 15/6/96.

Mientras la empresa concesionaria y el gobierno finiquitaban los términos de su acuerdo, grupos de trabajadores independientes del sindicato llevaban tiempo alzando la voz en contra del desconocimiento de sus derechos laborales y en contra de un sindicato totalmente displicente a los deseos de privatización del gobierno, entre dichos trabajadores destacan Héctor Galván y Salvador Zarco⁷⁴.

En tanto el precedente de la actitud del gobierno para resolver el problema de laboral había quedado sentado, sería responsabilidad del gobierno el liquidar a todos los trabajadores despedidos de acuerdo a la ley y, en general, cumplir con todas las obligaciones laborales, como por ejemplo, el pago de las pensiones.

Una nueva fuente complementaria de información: los despidos masivos y los expedientes de la Junta Especial 1 en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

Una forma de darle solidez a la investigación histórica basada en fuentes periodísticas, puede ser complementándola con otro tipo de fuentes que la corroboren o la contradigan. En este caso resulta pertinente traer a cuento algunos resultados interesantes extraídos de la investigación llevada a cabo en la Junta Especial 1 adscrita a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. La Junta Especial 1 es una de las posibles instancias jurisdiccionales a las que podían acudir los trabajadores de la rama ferrocarrilera que tuvieran algún conflicto con la empresa de FNM⁷⁵.

La importancia de los datos que a continuación se presentarán, será llenar la laguna de información que existe en la prensa sobre la tendencia ascendente de demandas laborales enderezadas contra FNM por concepto de despido injustificado, además de ajuste de pensiones jubilatorias. Ya hemos hablado de esta fuente complementaria en la introducción del presente trabajo.

⁷⁴ Medina, Julieta. “Critican obreros privatización”, Reforma, 5/5/96.

⁷⁵ Atendiendo a lo establecido en la Ley Federal del Trabajo, también pudieron acudir a la Junta Especial de su Estado, en caso de que no vivieran en la capital; o bien a la Junta Especial 2 o a la 4, que también están adscritas a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. Al respecto ver los artículos 616 y 700 de la Ley Federal del Trabajo vigente.

Al revisar los libros de gobierno de la Junta Especial 1, que es donde se registran el número de demandas interpuestas por año, podemos constatar un resultado muy interesante.

Tabla 3. Cantidad de demandas interpuestas por año en la Junta Especial 1.	
Año	Demandas recibidas
1995	1778
1996	3036
1997	1034
1998	1123
1999	1073
2000	476
2001	258

Fuente: Consulta directa de los libros de gobierno de la Junta Especial 1, libros que van de 1995 al 2001.

La tabla 3 corrobora la importancia de 1996 a partir de las cifras mostradas por los libros de gobierno de la Junta Especial 1. La cifra de 3,036 demandas interpuestas contra la paraestatal en 1996 es la cantidad anual máxima del periodo 1995 – 2001, lo que implica que fue en este año cuando se registraron la mayor cantidad de pleitos legales en contra de la empresa producto de la gran cantidad de despidos que venían dándose a raíz de la privatización de la empresa.

Tenemos que ser cuidadosos al tratar de interpretar las cifras de la tabla anterior. Si tomamos en cuenta las fechas en que iniciaron a operar las empresas como el criterio para determinar las fechas de los despidos masivos⁷⁶, podemos ubicar tres momentos clave⁷⁷: la ruta del noreste se empieza a operar el 23 de junio de 1997, la ruta del Pacífico – Norte se empieza a operar el 19 de febrero de 1998, y finalmente, la ruta del Sureste se empieza a operar el 18 de septiembre de 1998.

Como podemos ver, todos estos momentos son previos a 1996, entonces: ¿por qué el máximo de demandas interpuestas se da en 1996? Sólo puede haber una respuesta a esta pregunta y, es que, aún antes de la concesión de las rutas – uno o dos años según el caso – se hayan empezado a gestar al interior de la empresa, campañas de despidos masivos para disminuir la plantilla laboral, las que

⁷⁶ Este criterio parece lógico toda vez que al momento de iniciar a operar las concesionarias, no hacen uso sino sólo del personal que consideran necesario, dejando el remanente a disposición del gobierno para su liquidación.

necesariamente, debido a la falta de respuesta del sindicato o la empresa para dar salida y cumplimiento a los reclamos laborales de los miles de despedidos, orillaron a los trabajadores del riel a acudir a las instancias jurisdiccionales correspondientes.

A pesar de que la prensa de estos años no registra dichos despidos masivos injustificados, estos sí se pueden constatar en otro tipo de fuentes, en este caso, en expedientes de la Junta Especial 1. Es importante acudir a estas fuentes alternativas para ahondar en el problema de los trabajadores despedidos como consecuencia de la privatización del sector, ya que en muchas ocasiones, los periódicos no resultan una fuente que detalle muchos aspectos clave para su comprensión.

1997: El ferrocarril Pacífico – Norte.

La primera privatización dejó ver todos los elementos esenciales que sólo se repetirían para las otras dos rutas principales a concesionar, sólo que con nuevos nombres y detalles. Así, el 19 de junio de 1997, el Grupo Ferroviario Mexicano (GFM) presentó su propuesta para operar el Ferrocarril Pacífico – Norte⁷⁸. GFM ofreció 527 millones de dólares por el 100% de las acciones de dicha ruta, y fue el único postor en el concurso⁷⁹. Después de analizar su propuesta, la Comisión Intersecretarial de Desincorporación otorgó el fallo a favor de Grupo Ferroviario Mexicano para operar el Ferrocarril Pacífico – Norte el 4 de julio de 1997, aunque la empresa tomó control de las instalaciones a partir del 19 de febrero de 1998⁸⁰.

Al concesionar esta ruta el gobierno prácticamente dejaba la carga ferrocarrilera en manos de la iniciativa privada. Así, Luis de Pablo Serna declaró que al vender esta ruta, prácticamente se entregaba a la iniciativa privada el control de todo el cargamento que se transportaba en el país por tren, ya que las dos rutas transportaban, aproximadamente, entre el 80% y 85% de la carga total del país⁸¹. Además,

⁷⁷Dichas fechas se encuentran en: Gurrola, Guadalupe. “Concluirá la privatización ferroviaria”, Novedades, 4/1/99.

⁷⁸ “SCT Ferrocarril Pacífico”, Servicio Universal de Noticias, 19/6/97.

⁷⁹ Gómora, Doris. “Ofrece GFM Dls. 527 millones por Ferrocarril Pacífico – Norte”, El Norte, 27/6/97.

⁸⁰ Gurrola, Guadalupe. “Concluirá la privatización ferroviaria”, Novedades, 4/1/99.

⁸¹ “Lanzarán convocatoria licitación – ferrocarril”, Servicio Universal de Noticias, 29/6/97.

el mismo funcionario declaró que el monto de recursos obtenido por las rutas vendidas era superior en 30% a las expectativas iniciales que se había planteado el gobierno⁸².

Tanto la concesión de la ruta del Pacífico – Norte como la posterior del Sureste, tuvieron fuertes problemas para ser entregadas a raíz de los conflictos laborales por los despidos masivos⁸³. El caso de Ferromex – nombre de la empresa bajo el cual operó la concesión de GFM – fue aún más grave, ya que dada su negativa para recontratar a la mayor parte de los trabajadores, el STFRM amenazo incluso con interponer un amparo directo ante el Tribunal Colegiado de Circuito en materia laboral para buscar el respeto íntegro de los derechos laborales⁸⁴. A pesar de estos contratiempos, el Ferrocarril Pacífico – Norte pronto pudo operar bajo condiciones de normalidad, según lo dice la declaración de Emilio Sacristán Roy, subdirector general de reestructuración de FNM⁸⁵.

La línea del problema laboral ya se había sentado desde la licitación anterior, y por tanto, las declaraciones de la prensa sólo refrendan lo ya mencionado. Aarón Dychter, subsecretario de Comunicaciones y Transportes, y Luis de Pablo Serna, declararon que no se recontrataría a la mayoría de los trabajadores con la privatización de las empresas ferrocarrileras⁸⁶. FNM también sostuvo la postura de que, independientemente de los despidos, durante el proceso de privatización no se habían violado los derechos laborales y se habían arreglado finiquitos superiores a la ley hasta en un 40%⁸⁷. La línea se confirmó cuando GFM sólo recontrató a 3,000 de los 13,500 empleados que tenía originalmente la empresa⁸⁸.

La oposición sindical seguía jugando su papel de denunciar las violaciones en contra de los derechos laborales de los trabajadores. El líder de oposición sindical, José Luis Yáñez Montoya, señaló en una declaración que la modernización de FNM era sólo una farsa que buscaba anular los derechos de los

⁸² “Ferroales ventas rutas”, Servicio Universal de Noticias, 15/12/97.

⁸³ Gómora, Doris. “Controversias laborales”, Reforma, 20/2/98.

⁸⁴ “Sindicato ferrocarrileros privatización”, Servicio Universal Noticias, 4/3/98.

⁸⁵ “Ferroales funcionamiento Pacífico”, Servicio Universal Noticias, 4/3/98.

⁸⁶ Gómora, Doris. “No recontratará FNM al total de trabajadores”, Reforma, 20/6/97.

⁸⁷ Gómora, Doris. “Niega Ferroales despidos injustificados”, Reforma, 8/8/97.

trabajadores en beneficio de las grandes empresas internacionales⁸⁹. Otra declaración similar la hizo Salvador Zarco, señalando que a partir de la puesta en marcha del proceso de privatización de FNM, los despidos sumaban ya casi el 50% de una planta total original de 85,000 trabajadores⁹⁰.

La corriente de oposición sindical era refutada por el secretario general del STFRM, Víctor Flores Morales, que en reiteradas declaraciones hacía constar que trataría de impedir por todos los medios que grupos disidentes dieran falsas versiones sobre los despidos masivos e injustificados. Señaló que estos grupos sólo buscaban crear inestabilidad y que tenían vínculos políticos con el PRD⁹¹. Flores Morales no se cansaba de hacer alusión en diversas oportunidades, a los logros obtenidos durante su liderazgo en el sindicato ferrocarrilero, tales como grandes incrementos salariales tanto para los trabajadores activos y jubilados durante el proceso de modernización⁹², refiriéndose obviamente a la privatización. También señalaba la inexistencia de despidos masivos⁹³, y en cambio ensalzaba a la transparencia como la regla general de la acción del gobierno y del sindicato para liquidar a los trabajadores⁹⁴.

Los trabajadores no dejaban que los acontecimientos siguieran su rumbo sin tratar de participar, a pesar de que no eran atendidas sus demandas. Así, en julio de 1997 los trabajadores jubilados presentaron una denuncia de hechos ante quien resultara responsable por el desvío de fondos por dos millones de pesos por manejo indebido del dinero del fideicomiso asignado para su pago⁹⁵. También es denunciada una amenaza de despido masivo a trabajadores de los talleres de la terminal del Valle de México ante la privatización del sistema⁹⁶. Podemos agregar la realización de una marcha de jubilados de FNM en Guadalajara para expresar su rechazo a la partida de dinero que recibirían por su jubilación⁹⁷.

⁸⁸ "State – Run railroad Ferrocarriles Nacionales ceases to exist", SourceMex Economic News & Analysis on Mexico, 15/9/99.

⁸⁹ "Critican modernización Ferronales", Servicio Universal de Noticias, 22/6/97.

⁹⁰ "Trabajadores – Ferronales", Servicio Universal de Noticias, 9/8/97.

⁹¹ "Victor Flores y disidentes", Servicio Universal de Noticias, 11/8/97.

⁹² "Flores Morales, incremento de salarios", Servicio Universal de Noticias, 15/12/97.

⁹³ "Ferronales privatización, Flores Morales", Servicio Universal de Noticias, 18/9/97.

⁹⁴ "Mantendrán derechos ferrocarrileros", Servicio Universal de Noticias, 7/11/97.

⁹⁵ "Ferrocarrileros denuncian desvío", Servicio Universal de Noticias, 3/7/97.

⁹⁶ "Amenazan trabajadores despido", Servicio Universal de Noticias, 15/7/97.

⁹⁷ "Jubilados a todo tren", El Norte, 12/3/98.

La política también era parte del conflicto. Otro grupo político entró en acción, el PAN. A pesar de que desde tiempo antes al PRD ya había logrado instrumentalizar las quejas de los ferrocarrileros para lograr un beneficio propio, la novedad a finales 1997 la constituyó el PAN, que empezó a buscar acercamientos con los trabajadores despedidos para abanderar sus causas laborales y así darles una voz en el Congreso. El PAN buscaría crear una Comisión Investigadora en la Cámara de Diputados para revisar el proceso de privatización de FNM⁹⁸.

1998: El ferrocarril del Sureste.

Después de haber realizado las dos concesiones más importantes, la ruta del Sureste se enfilaba como un apéndice del gran proceso de privatización. A pesar de ello, más de 30 empresas nacionales y extranjeras se mostraron interesadas en esta ruta, aunque FNM señaló que buscaría restringir la participación extranjera al mínimo⁹⁹. Tres eran las empresas que parecían ser las más aventajadas para llevarse la concesión: Tribasa, Grupo Acerero Norte e ICA. Después del gran negocio que había hecho TMM al invertir en una ruta ferrocarrilera, las empresas anteriores buscarían emularla en sus esfuerzos para lograr también grandes ganancias¹⁰⁰.

Después de un proceso de selección, fue la empresa mexicana Tribasa la que resultó ganadora de la concesión de la ruta del Sureste, con una oferta de 290 millones de dólares por el 100% de las acciones de la ruta, empezó a operar la ruta el 18 de septiembre de 1998¹⁰¹. Tribasa terminó recontratando sólo a 1,800 de los 6,488 trabajadores con los que contaba la empresa¹⁰².

Durante 1998, que fue el año en que Tribasa obtuvo la concesión, se observaron las mismas tendencias dentro de los grupos participantes en el proceso de privatización, aunque hubo algunos cambios importantes, sobre todo en las directrices planteadas por el gobierno para el proceso de privatización.

⁹⁸ “PAN acercamiento ferrocarrileros”, Servicio Universal de Noticias, 22/8/97.

⁹⁹ Gómora, Doris. “Restringirán en ferrocarril participación extranjera”, El Norte, 16/9/97.

¹⁰⁰ Aguilar, Alberto. “Nombres, Nombres y nombres...”, El Norte, 25/5/98.

¹⁰¹ Zúñiga, Mariel. “Rutas de Tren”, Reforma, 27/2/01.

¹⁰² “State – Run railroad Ferrocarriles Nacionales ceases to exist”, SourceMex Economic News & Analysis on Mexico, 15/9/99.

Dentro de la esfera del gobierno hay que comentar varios aspectos a lo largo del año. Primero, la intención de liquidar el organismo una vez terminada la privatización. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes anuncia en un comunicado del mes de marzo, que una vez concluido el proceso de privatización de las tres troncales principales, se buscaría la desaparición del organismo público. Esto debido a que sería innecesario mantener con vida un organismo que ya no tiene razón de ser, ya que prácticamente toda la carga estaría siendo transportada por las empresas concesionarias¹⁰³.

Segundo, en mayo, el presidente designó a un nuevo director de FNM, el cual sustituiría a Luis de Pablo Serna, que se iría a ocupar la dirección del Instituto de Fomento Nacional para la Vivienda de los Trabajadores (INFONAVIT), su nombre, Luis Ramiro Sosa Lugo¹⁰⁴. Dicha decisión fue ratificada por el Consejo de Administración de la empresa, que el 14 de mayo aceptó la propuesta del primer mandatario del país. Sosa Lugo sería el encargado de concluir exitosamente el proceso de privatización de todas las troncales ferroviarias¹⁰⁵.

En tercer lugar, el gobierno anunció su intención de reducir al mínimo las rutas férreas para transportar pasajeros. En junio ya es noticia nacional la intención de los directivos de FNM de reducir a sólo 5 las rutas para transportar pasajeros y esto debido a que en las regiones que sobreviviría el ferrocarril, éste era prácticamente el único sistema de transporte de pasajeros. El mantenimiento de estas rutas obedeció entonces a motivos de carácter social, ya que todas ellas eran prácticamente incosteables. En la declaración hecha por Sosa Lugo, destaca como una justificación la drástica caída en la demanda de transporte de pasajeros que ha habido en los últimos años, pasando de transportar 30 millones en 1978, a sólo 4 millones en 1998¹⁰⁶.

En cuarto lugar, llama la atención del conflicto entre el nuevo director de la empresa y el ya experimentado líder del STFRM, Víctor Flores Morales. Este conflicto empieza en junio, y da sus

¹⁰³ Gómora, Doris. “Desaparecerá FNM con privatizaciones”, Reforma, 3/3/98.

¹⁰⁴ Gómora, Doris. “Llega a Ferronales Ramiro Sosa”, Reforma, 14/5/98.

¹⁰⁵ Gómora, Doris. “Concluirá Sosa Lugo con privatizaciones”, Reforma, 15/5/98.

¹⁰⁶ “Ferronales reducirá rutas”, Servicio Universal de Noticias, 7/7/98.

primeras señales cuando el secretario general realiza un emplazamiento a huelga para el 19 del mes, señalando que no se ha aceptado por parte del gobierno el aumento salarial de 19%, además de las mejoras solicitadas a las prestaciones de los jubilados. Flores Morales amenaza con mandar a la huelga a 15,000 trabajadores activos, y a 45,000 jubilados¹⁰⁷. Pocos días después, Sosa Lugo declaró que no había fricciones en la negociación del Contrato Colectivo de Trabajo con el STFRM y que sólo hacía falta cerrar detalles¹⁰⁸. Finalmente, la amenaza termina y el convenio se firma previo acuerdo mutuo.

En quinto lugar, el gobierno enfrentó los desastres naturales ocurridos en Chiapas, lo cual alteró su plan de privatización de las líneas de la región. Así, FNM tuvo que postergar la privatización de la vía de Chiapas debido a los daños que sufrió la infraestructura derivados de graves inundaciones¹⁰⁹. Para reparar los daños en dichas vías, el organismo debió desembolsar 50 millones de pesos, para luego poder llevar a cabo el concurso para la concesión¹¹⁰.

Finalmente, el gobierno cerró 1998 proyectando la desaparición del organismo luego de un proceso de privatización muy exitoso. Sosa Lugo alabó el proyecto de privatización en una declaración que realizó a mediados de año, donde señaló que el gobierno había recibido por las licitaciones 2,000 millones de dólares y había logrado disminuir la planta laboral de 45,000 a 15,000. Además, creó un fondo de 1,500 millones de dólares para constituir un fideicomiso a favor de los 54,000 jubilados de la empresa¹¹¹. En una nota en el mes de julio, Sosa Lugo descartó que la privatización pudiera ocasionar problema alguno y que, por el contrario, “se esperan buenos resultados del proceso de desincorporación”¹¹². En diciembre, hecha ya la concesión de los ferrocarriles del sureste a Tribasa, el director de FNM hizo una declaración sobre la propuesta de desaparición del organismo, la que se haría el siguiente año, una vez

¹⁰⁷ “Ferrocarrileros – huelga”, Servicio Universal de Noticias, 12/6/98. También ver: “Ferrocarrileros – negociaciones”, Servicio Universal de Noticias, 13/6/98.

¹⁰⁸ “Renovación contrato colectivo”, Servicio Universal de Noticias, 17/6/98.

¹⁰⁹ Carriles, Luis *et al.* “Licitaciones truncadas”, Reforma, 28/10/98.

¹¹⁰ “Ferronales – privatización”, Servicio Universal de Noticias, 28/10/98.

¹¹¹ Pedrero, Fernando. “Destinan a jubilados recursos de licitaciones”, Reforma, 3/6/98.

¹¹² Gurrola, Guadalupe. “Descartan problemas por la privatización de Ferronales”, Novedades, 20/7/98.

que la empresa había vendido el 95% de las rutas y que había obtenido flujos por 2,250 millones de dólares. Sostuvo también que la extinción de la paraestatal no generaría desempleo:

“El director de Ferrocarriles aseguró que la extinción de la paraestatal no generará desempleo, pues los trabajadores ferrocarrileros están siendo recontratados por las empresas privadas que compraron el ferrocarril. Tan es así, que Tribasa ya firmó su contrato colectivo de trabajo con la sección del sindicato de ferrocarrileros que opera la ruta del sureste...”¹¹³.

Dentro de la participación de los grupos políticos, destacan las críticas de un senador del PRD, que en enero, durante la comparecencia de Luis de Pablo Serna, se opone a la estrategia de privatización de FNM, además de que vitupera la alianza de la empresa con un líder charro, en franca alusión a Flores Morales¹¹⁴. También es de mencionar que durante el mismo periodo de comparecencia de Luis de Pablo Serna, a principios de 1998, un grupo de 200 trabajadores ferrocarrileros irrumpen en la Cámara de Diputados para protestar contra la privatización y el grave perjuicio que ésta había traído para los trabajadores jubilados y en activo¹¹⁵.

En contra de todas estas vinculaciones del conflicto laboral con la política, Victor Flores Morales, líder sindical de los ferrocarrileros, hizo una declaración en el mes de mayo pidiendo a los partidos políticos – PRD y PAN – que “saquen las manos” del proceso de privatización: “...el dirigente del STFRM, afirmó que los intereses mezquinos del grupo manipulado por el PAN y el PRD no tendrán éxito porque las negociaciones hablan por sí solas en el terreno económico”¹¹⁶.

El STFRM también participó en un conflicto laboral importante durante el mes de julio y agosto, cuando después de que Tribasa gana la concesión para la ruta del sureste, se buscó liquidar a 1,100 trabajadores de la línea México – Veracruz – Coatzacoalcos. El secretario de la Sección 20 de dicho sindicato, Jaime García Limón, declaró que sólo serán contratados aquellos trabajadores que no fueran

¹¹³ Castro, Edith. “Obtiene Ferronales Dls. 2 mil millones”, *Reforma*, 17/12/98.

¹¹⁴ “De Pablo, Senadores, Ferronales”, *Servicio Universal de Noticias*, 14/1/98.

¹¹⁵ Franco, Luciano *et al.* “Violenta irrupción de 200 ferrocarrileros en la Cámara”, *Novedades*, 16/1/98.

¹¹⁶ “Flores – partidos”, *Servicio Universal de Noticias*, 25/5/98.

conflictivos ni lesivos a la empresa¹¹⁷. Posteriormente, surgieron fuertes pugnas en la sección 20 por el proceso de recontractación, y 1,000 trabajadores pidieron la destitución de García Limón, el problema fundamental que ellos aducen, es que se les obligaba firmar un “retiro voluntario” por cantidades mucho muy inferiores a las deberían de recibir de acuerdo a la ley¹¹⁸. Finalmente el problema se resolvió siguiendo la línea del gobierno: se liquidó a los trabajadores aunque no estuvieran de acuerdo, y el gobierno asumió el costo de los despidos.

Aquí se observa un aspecto fundamental sobre la capacidad de los grupos de presión inmiscuidos en la privatización para obligar al gobierno a hacer o a no hacer algo. Por un lado, los trabajadores sindicalizados eran el grupo de presión más débil, toda vez que su dirigencia estaba en total contubernio con el gobierno y hasta con las empresas contratantes. Por otro lado, la alianza entre el sector privado que competía por las licitaciones y el gobierno era demasiado poderosa. Este desigual equilibrio de fuerzas permitió que se llevarán a cabo los despidos masivos ignorando las voces de los trabajadores que pedían se respetaran sus derechos laborales.

El sindicato ferrocarrilero volvió a ser noticia en octubre, cuando surgen especulaciones en torno a su fraccionamiento, ya que ahora tenía firmados 14 Contratos Colectivos de Trabajo distintos con igual número de empresas concesionarias. En contra de estas opiniones, responde el secretario de organización, Francisco Grajales Palacios, diciendo que el sindicato no corría ningún riesgo de fraccionarse¹¹⁹.

Sólo como comentario final, cabe destacar que en 1998 se cerraron dos terminales menores que ya no resultan rentables para las empresas concesionarias. Una fue la terminal de pasajeros de Zacatecas, que era propiedad de Ferromex, concesionaria del ferrocarril Pacífico – Norte, que terminó sus operaciones después de 80 años de servicio¹²⁰. La otra fue la terminal de Tehuacán, en Puebla, que suspendió el

¹¹⁷ “Ferronales – trabajadores”, Servicio Universal de Noticias, 2/7/98.

¹¹⁸ “STFRM incertidumbre”, Servicio Universal de Noticias, 9/8/98.

¹¹⁹ Reyes, Jorge. “Descartan fin de sindicato de Ferronales”, Reforma, 23/10/98.

¹²⁰ Gómora, Doris. “Cerrarían estación de tren”, El Norte, 4/3/98.

servicio ferroviario de pasajeros después de 100 años de servicio, ahora que Tribasa era dueña de la concesión¹²¹.

Un balance.

Al final de 1998 había concluido el proceso de licitación de las principales troncales. Prácticamente la privatización de FNM había terminado en su fase operativa, y sólo restaba liquidar todas las obligaciones de la empresa, y vender todos los activos que no constituían rutas ferroviarias, además de aquellas rutas muy menores. Con la privatización el Estado se ahorró aproximadamente 4,000 millones de pesos en 1999, por subsidios que hubiera requerido la operación de FNM, además de que recibirá impuestos por cerca de 320 millones de pesos¹²². Lo anterior sin contar los ingresos obtenidos por las concesiones, que sumados son cerca de 2,250 millones de dólares. Algunas cifras generales del proceso de privatización se detallan en la siguiente tabla.

Datos clave.	Ferrocarril del Noreste	Ferrocarril del Pacífico Norte.	Ferrocarril del Sureste.
Fecha de inicio de operaciones¹²⁴.	23 de junio de 1997.	19 de febrero de 1998.	18 de septiembre de 1998.
Empresa a la que se otorgó la concesión..	Transportes Marítimos Mexicanos (TMM) y Kansas City Soldier Industry (KCSI).	Grupo Ferroviario Mexicano (GFM).	Grupo Carso, aunque la concesión fue ganada originalmente por Tribasa.
Porcentaje de acciones adquiridas.	TMM posee el 51%, KCSI el 29%, y 20% son propiedad del gobierno federal ¹²⁵ .	100%.	100%.
Monto pagado por la empresa.	1,400 millones de dólares ¹²⁶ .	527 millones de dólares ¹²⁷ .	290 millones de dólares.
Kilómetros de vía.	4,200	10,461	1,479
Objeto de transportación.	Carga.	Carga y pasajeros (sólo dos rutas de éste último tipo).	Carga.
Trabajadores recontratados por las empresas¹²⁸.	4,500	3,000	1,800

¹²¹ Garrido, María de Jesús. “Ferroviales – pasajeros”; Servicio Universal de Noticias, 14/9/98.

¹²² Gurrola, Guadalupe. “Concluirá la privatización ferroviaria”, Novedades, 4/1/99. Ver también: Castro, Edith. “Nuevo Campo de batalla/ Ferrocarriles: ahorran subsidios”, Reforma, 5/1/99.

¹²³ Zúñiga, Mariel. “Rutas de Tren”, Reforma, 27/2/01.

¹²⁴ Gurrola, Guadalupe. “Concluirá la privatización ferroviaria”, Novedades, 4/1/99.

¹²⁵ Aguilar, Alberto. “Nombres, nombres, y nombres....”, El Norte, 25/5/98.

¹²⁶ Gómora, Doris. “Entregarán en junio 16 Ferrocarril del Noreste”, El Norte, 5/5/97.

¹²⁷ Gómora, Doris. “Ofrece GFM 527 millones de dólares por Ferrocarril Pacífico – Norte”, El Norte, 27/6/97.

Trabajadores liquidados ¹²⁹ .	4,200	10,500	4,688
Fuente: Notas periodísticas, varios periódicos, varios años.			

Uno de los aspectos más llamativos de la tabla 4, es el número de trabajadores despedidos por las empresas concesionadas, que suman el 70% de la plantilla original de trabajadores. A pesar de lo anterior, al menos hasta 1998, el problema de dichos trabajadores pasó por ser un tópico secundario en la prensa, dominando más la vertiente económica del proceso de liquidación que el problema laboral derivado de la misma. ¿Se habrá ordenado un silencio periodístico?

A continuación analizaremos los años posteriores a la privatización, que van de 1999 hasta el año de 2003. Al estudiar este periodo notaremos un importante cambio en la tendencia de los diarios, que será trastocar la importancia de la preponderancia dada anteriormente a la vertiente económica, para darle un gran realce al problema de los trabajadores y en particular, al que involucra a los jubilados y a los fondos para su manutención. Otro tema será de gran importancia en este periodo: el proceso de liquidación y desaparición de la empresa.

1999: los últimos detalles.

En 1999 Carlos Ruiz Sacristán, secretario de Comunicaciones y Transportes, buscó terminar con el proceso de privatización¹³⁰. Las labores más inmediatas para el año las constituyeron: el intentar vender seis líneas cortas, además de conformar la nueva empresa paraestatal que operará el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. El arranque para la venta de las líneas cortas se pretende iniciar a mediados de año. Las rutas cortas a venderse son: la de Tijuana – Tecate, la de Nogales – Nacozari, otra que va de San Lorenzo a Puebla, la ruta del Mayab y la ruta de Oaxaca. No todas estas rutas ofrecían

¹²⁸ “State – Run railroad Ferrocarriles Nacionales ceases to exist”, [SourceMex Economic News & Analysis on Mexico](#), 15/9/99.

¹²⁹ “State – Run railroad Ferrocarriles Nacionales ceases to exist”, [SourceMex Economic News & Analysis on Mexico](#), 15/9/99.

¹³⁰ Aguilar, Alberto. “Nombres, nombres, y nombres...”, [El Norte](#), 18/2/99.

oportunidades interesantes de venta y, por tanto, en algunas no se descarta la aplicación de compromisos de subsidio por parte del gobierno para hacer rentable la operación¹³¹.

Además, FNM tenía un enorme universo de bienes raíces que ascendía a 250 millones de metros cuadrados. A pesar de la gran cantidad, 170 millones tenían nulo valor comercial, ya que no son más que derechos de vía de una serie de rutas ferroviarias que dejaron de funcionar. De los otros 80 millones, se calculaba que la mitad eran propiedades que habían sido invadidas, y por tanto, sólo se trataría de aplicar una venta masiva a valor de interés social. La otra mitad la constituían terrenos urbanos con gran valor que podrían redundar en grandes ingresos para el gobierno.

Un servicio de transportación de pasajeros que no podría abandonar FNM, es el que refiere a 8 tramos donde el único transporte es el ferrocarril y, por tanto, el gobierno debía continuar con la operación. Estos tramos son los siguientes: Barranca del Cobre, Monclova – Sierra Mojada, Aguascalientes – Zacatecas, Ciudad Victoria – Tampico, México – Veracruz, Puebla – Oaxaca, Veracruz – Tapachula, San Luis – Saltillo y Coatzacoalcos – Campeche.

Estas tres labores eran las principales que debían resolverse antes de dejar a buen encargo la empresa para su completa liquidación.

Sin embargo, era otro el verdadero problema que impedía la liquidación del organismo: el referente a los trabajadores liquidados y jubilados. El problema de la viabilidad financiera para pagar oportunamente a los pensionados, era un problema que se debía resolver a largo plazo¹³². Al observar los trabajadores ferrocarrileros la inminente desaparición de la empresa después de la privatización de las principales troncales, se vino un fuerte conflicto entre los jubilados y el STFRM por el pago de las pensiones jubilatorias. El conflicto se agudizó cuando el organismo público descentralizado FNM desapareció por decreto publicado el 1° de septiembre de 1999¹³³. Los jubilados defenderían sus aportaciones sindicales, por ello, buscarían que los lineamientos para que la creación del fondo de

¹³¹ “Privatización FFCC México casi concluida”, Reuters – Noticias Latinoamericanas, 25/6/99.

¹³² García Sainz, Ricardo. “Las pensiones problema creciente”, Servicio Universal de Noticias, 19/4/99.

jubilaciones fueran claros, y no hubiera facultades discrecionales en su manejo que pudieran ocasionar algún fraude¹³⁴.

En septiembre, el líder sindical, Víctor Flores Morales, declaró que se destinarían 1,200 millones de pesos de la venta de la concesión del ferrocarril del noreste para pagar las pensiones de los jubilados¹³⁵.

Con este dinero se creó un fideicomiso para cumplir con la obligación laboral con 58,000 jubilados.

Ello, luego de que se suscribió un acuerdo con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, FNM, el comité ejecutivo el STFRM y Nacional Financiera, quien se haría cargo de pagar los dineros de los jubilados hasta el año de 2035¹³⁶. Durante la creación del fideicomiso Flores Morales destacó que: “los obreros y jubilados deberán estar seguros de la transparencia con que se manejarán los recursos...”¹³⁷.

Los reclamos de los movimientos sindicales disidentes al liderazgo de Flores Morales no dejaron de mostrar cierto recelo sobre sus declaraciones y los manejos del fondo. Salvador Zarco, uno de los líderes de la oposición declaró: “...nosotros rechazamos que las decisiones sobre como el fondo es manejado dependan de Flores, seis de sus consejeros, y un miembro de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores”¹³⁸.

Sin haber solucionado completamente el problema de los trabajadores despedidos, ya que no sólo implicaba el fondo de jubilaciones, sino también la gran cantidad de demandas laborales que enfrentaba la empresa por pensiones y liquidaciones no otorgadas, o no concedidas de acuerdo a la ley; el gobierno empezó a cabildear la liquidación del organismo. El gobierno no tomaba en cuenta el atender las demandas laborales como una condición para liquidar el organismo, esto aunque la cantidad de demandas laborales ya ascendía a 17,000¹³⁹.

¹³³ “Denuncian presiones de trabajadores de Ferronales”, Servicio Universal de Noticias, 4/9/99.

¹³⁴ “Diferencias entre ferrocarrileros por las pensiones”, Novedades, 31/8/99.

¹³⁵ Aarón Dychter, subsecretario de Comunicaciones y Transportes, señaló en una fecha posterior que se habían destinado el 73% de los recursos obtenidos por las concesiones para crear el fondo de pensiones. Ver: Barajas, Esperanza. “Prepara Ferronales liquidación”, El Norte, 18/11/99.

¹³⁶ “Trabajadores – Ferronales”, Servicio Universal de Noticias, 3/9/99.

¹³⁷ “Trabajadores – Ferronales”, Servicio Universal de Noticias, 3/9/99.

¹³⁸ “State – run railroad Ferrocarriles Nacionales ceases to exist”, SourceMex Economic & Análisis on Mexico, 15/9/99.

¹³⁹ “Ferrocarriles Nacionales de México inicia su proceso de segregación”, Revista Expansión, 4/10/99.

A pesar de lo anterior, en noviembre, Sosa Lugo y Aarón Dychter – subsecretario de Comunicaciones y Transportes – enviaron al congreso la iniciativa para la liquidación, arguyendo que el gobierno ya sólo poseía el 1% de las vías y que sólo hacía falta vender 70,000 millones de metros cuadrados de propiedades inmobiliarias y 7,000 vagones de carga, para ello era necesario que se nombrara un organismo liquidador, y ya no era vital la existencia de la empresa, puesto que no realizaba ninguna operación mercantil propiamente relacionada con su giro. Además, señalaron los beneficios que había traído la privatización para el gobierno, que había obtenido 18 mil millones de pesos con el otorgamiento de las concesiones, 300 millones por concepto de impuestos y se había ahorrado 4,000 millones de pesos en subsidios¹⁴⁰.

Secundando la acción de los funcionarios, el 9 diciembre, Ernesto Zedillo propuso la desaparición de FNM, luego de que, a su juicio, se había completado el proceso de privatización. Los argumentos del presidente para respaldar su propuesta fueron dos: primero, la mejoría de la prestación de servicios lograda a partir de su apertura al capital en 1995 y, segundo, que de esta manera, el gobierno concentraría su actividad en la función normativa, lo que fortalecería la rectoría del Estado a través de una regulación eficiente¹⁴¹.

Las primeras reacciones a la propuesta presidencial fueron negativas, sobre todo en el caso de la entonces oposición. La fracción parlamentaria del PAN en el senado se opuso a dar trámite inmediato a la liquidación, ya que la venta de las propiedades inmobiliarias se podía prestar a un amplio manejo discrecional que redundaría en la realización de fraudes, además de que el valor de dichas propiedades era muy grande, pues se estimaba en 45,000 millones de dólares¹⁴². En otra declaración, el senador panista Luis González Pintor sostuvo su total oposición a que se declare la desaparición de FNM, dado que toda la administración del organismo se encontraba en completo desorden: no contaba con un inventario concreto y confiable del número de demandas laborales interpuestas en su contra, ni de los

¹⁴⁰ Barajas, Esperanza. “Prepara Ferronales liquidación”, El Norte, 18/11/99.

¹⁴¹ “Zedillo – Ferronales”, Sistema Universal de Noticias, 10/12/99.

predios invadidos ni en posible venta, además de que tenía un gran número de pasivos no cuantificados. González Pintor fue de los primeros en hacer hincapié en el problema de las demandas laborales al señalar que:

“[FNM] tiene más de 25,000 demandas laborales no resueltas, y tan sólo calculan destinar 1.8 millones de pesos para sufragar las sanciones que ameriten esos laudos. Nosotros creemos que sería mucho más dinero para cubrir esas 25,000 demandas porque llevan muchos años”¹⁴³

La opinión del panista se confirma al acudir a la revisión de los laudos de la Junta Especial 1. Tomando los resultados de dicha instancia como un indicador podemos ver lo siguiente:

Tabla 5. Tiempo en que se tarda en solucionar una demanda según año de interposición, y dinero obtenido por las indemnizaciones (cifras para la Junta Especial 1 en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje).				
Año	Demandas recibidas¹⁴⁴	Duración en promedio en días hábiles	Duración en promedio años hábiles	Dinero obtenido por las demandas en indemnizaciones.
1995	1778	1923.78	5.34	\$588,915
1996	3036	1664.24	4.62	\$1,485,294
1997	1034	1313.50	3.65	\$311,064
1998	1123	1251.87	3.48	\$198,777
1999	1073	1082.23	3.01	\$336,200
Total	8,044			\$2,920,250

Fuente: Consulta directa de expedientes de la Junta Especial 1, varios años, varios expedientes.

La tabla 5 muestra dos aspectos de lo señalado por el senador. El primero se refiere a la duración del juicio, que era bastante largo, ya que en promedio, una demanda recibida en el periodo 1995 – 1999 tardaba en ser solucionada 4 años. El segundo hace alusión al monto que debería destinar el gobierno a saldar dichas demandas y, como vemos, en total, el gobierno destinó \$2,920,250 pesos para pagar los juicios perdidos desde el año de 1995 sólo en la Junta Especial 1. La cifra anterior, que sólo corresponde a una Junta Especial de las 48 existentes en el país para conocer de los conflictos laborales

¹⁴² “Piden claridad en Ferronales”, Reforma, 11/12/99.

¹⁴³ “PAN – Ferronales”, Servicio Universal de Noticias, 19/12/99.

¹⁴⁴ Consulta directa de los libros de gobierno de la JE1 de los años 1995 a 2001.

en la rama ferrocarrilera, es por sí sola mayor a la cifra proyectada por el gobierno en 1999 para cumplir con las demandas laborales, que era de \$1,800,000 pesos.

2000: la liquidación legal de FNM.

El año 2000 terminó con la urgencia del gobierno por llevar a buen término la liquidación de FNM. El primer problema que enfrentó la administración en el año, es la negativa del STFRM a firmar el finiquito de su Contrato Colectivo de Trabajo con FNM, ya que no se había asegurado el fondo de fideicomiso para los jubilados¹⁴⁵. Las discusiones para firmar el finiquito se prolongaron también por la negociación del aumento salarial del año, donde las posturas estaban muy alejadas, ya que el sindicato pedía un 21% frente a un 16% que concedía la empresa¹⁴⁶.

Independientemente de las discusiones entre el sindicato y la empresa para dar por terminadas sus relaciones laborales, el proceso de liquidación del organismo seguía en la arena política. En marzo, fue de nuevo el senador panista, Luis González Pintor, quien señaló la dificultad de llevar a cabo la extinción apresurada de FNM, sobre todo por las graves irregularidades que afectaban a los trabajadores. Indicaba cinco principales: primero, que las cifras del padrón de trabajadores ferrocarrileros que fueron presentadas por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social se hallaban manipuladas, en segundo lugar, hablaba de los manejos irregulares del líder sindical Victor Flores Morales, los que habían permitido el despido injustificado de miles de trabajadores, además de que se habían otorgado pensiones injustas; una tercera es la gran cantidad de demandas laborales de los trabajadores jubilados en contra de la empresa, que ya sumaban más de 30,000; en cuarto lugar cuestionó la entrega de cheques por compensación a los jubilados, los que se habían prestado a un manejo irregular por parte del sindicato y el partido oficial; y finalmente, denunció los malos manejos

¹⁴⁵ Palacios, José Luis. "Sindicato Ferronales, Contrato Colectivo", Servicio Universal de Noticias, 11/1/00.

¹⁴⁶ Palacios, José Luis. "Líder Ferronales reunión CNSM", Servicio Universal de Noticias, 18/2/00.

del fideicomiso para los pensionados jubilados por parte del sindicato, ya que no se tenía ni un registro ni razón de los intereses que dicho fondo había generado desde 1997¹⁴⁷.

Dentro de los comentarios vertidos por el senador, vale la pena detenernos en uno que motivó muchas discusiones futuras, éste era el referente a la entrega de cheques por compensación a los jubilados. Recapitulemos la historia de este problema. El 29 de diciembre de 1981, el entonces presidente, José López Portillo y otros funcionarios de la empresa, firmaron un convenio general de incorporación de FNM al IMSS. El convenio, en su cláusula décima, establecía que a partir del primer día de enero de 1982, a los trabajadores en activo y a sus familiares se les protegería en caso de reunir los requisitos de la ley, por lo que tendrían derecho a las pensiones por muerte o invalidez¹⁴⁸. Sin embargo la realidad fue otra, y alrededor de 9,000 trabajadores no fueron incorporados al IMSS, ni recibieron pensión alguna del organismo a pesar de que así se preveía en el convenio citado.

Después de más de 18 años de reclamar la jubilación del IMSS, el STFRM decidió darles una compensación económica temporal por 9,500 pesos, la cual recibieron en marzo del 2000. Lo anterior no implicaba que la demanda de ser pensionados por el IMSS seguiría sin cumplirse¹⁴⁹. El senador panista Luis González Pintor cuestionó la entrega de estos cheques, porque según sus datos, sólo existían 6,200 jubilados anteriores a 1982, por lo que era probable que los cheques restantes hubieran sido motivo de fraude por algún funcionario y/o dirigente sindical de FNM¹⁵⁰.

A pesar de esta compensación económica y el posible fraude que se hubiera podido perpetuar con el dinero asignado para ello, los expedientes de la Junta Especial 1 arrojan otra faceta del mismo problema. Al revisar los motivos por los que demandaban los trabajadores ferrocarrileros en expedientes que corresponden al periodo de 1995 a 2001, se puede constatar que la mayoría de las demandas fueron por pensiones, y se interpusieron frente al IMSS.

¹⁴⁷ “Rechaza panista extinción Ferronales”, Servicio Universal de Noticias, 31/3/00.

¹⁴⁸ Botello, Blanca Estela. “Esperan jubilados afiliación al IMSS”, Reforma, 8/1/01.

¹⁴⁹ “Dan pensión temporal a jubilados de Ferronales”, El Norte, 22/3/00.

¹⁵⁰ “Rechaza panista extinción Ferronales”, Servicio Universal de Noticias, 31/3/00.

Según lo mostrado en la tabla 6, el 58% de todas las demandas interpuestas en el periodo que va de 1995 a 2001, corresponden a reclamos por pensiones frente al IMSS. Lo anterior, sin buscar magnificar el problema de las pensiones no concedidas a los jubilados antes de 1982, implica otro aspecto fundamental: aunado al problema de las pensiones que tenía que conceder el gobierno a los trabajadores por parte de FNM, también tenía que afrontar los reclamos de los trabajadores por pensiones que debía otorgar el IMSS.

Tabla 6. Relación motivo de demanda y parte demandada (Porcentaje con relación al total de demandas)					
Demandados (Demandado principal en negritas)	Motivos				Porcentaje total con relación a cada demandado principal
	Ajuste pensión	Prestaciones	Pensiones jubilatorias por incapacidad parcial permanente o estado de invalidez	Otros	
FNM	5.21%	16.67%	11.46%	0.52%	33.85%
FNM, IMSS	0.52%	4.17%	52.60%	0.52%	57.81%
FNM, IMSS, STFRM	0.00%	0.00%	4.69%	0.00%	4.69%
FNM, IMSS, STFRM, INFO	0.00%	1.56%	1.04%	0.00%	2.60%
FNM, STFRM	0.00%	0.00%	1.04%	0.00%	1.04%
Porcentajes totales con relación al motivo	5.73%	22.40%	70.83%	1.04%	100.00%

Fuente: Consulta directa de expedientes de la Junta Especial 1, varios años, varios expedientes.

Así, independientemente de que los trabajadores que habían sido despedidos tenían derecho a percibir una pensión o una liquidación por parte de FNM al momento de terminar sus relaciones laborales con la misma, también tenían derecho, en virtud al convenio de 1981, a recibir una pensión del IMSS en caso de cubrir los requisitos que la ley del instituto contemplaba para éstas. Como se ve en la tabla, el

58% de las demandas totales recibidas por la Junta Especial 1 están relacionadas con reclamos de este tipo, los que involucran a pensiones por incapacidad parcial permanente o por estado de invalidez¹⁵¹.

A partir de lo anterior podemos concluir lo siguiente: el gobierno nunca contempló – o no quiso hacerlo por algún motivo – los grandes montos que deberían pagarse por concepto de indemnizaciones de seguridad social al despedir masivamente a la gran cantidad de trabajadores a raíz de la privatización del sector. El hacer público a través de la prensa la existencia de este gran pasivo laboral que esperaba ser cubierto en el futuro, sólo hubiera constituido un obstáculo más al ya de por sí difícil proceso de liquidación de la empresa, y a la urgencia de concluirlo.

A pesar de las quejas de los jubilados ante la ya previsible extinción de FNM¹⁵², esta se llevó a cabo. El senado de la República aprobó el 27 de diciembre del 2000 la extinción definitiva del organismo público descentralizado llamado “Ferrocarriles Nacionales de México”, así como la derogación de su ley orgánica¹⁵³. Después de haberse extinguido la empresa, ésta sólo preservaría su personalidad jurídica para efectos de la liquidación. A pesar de la oposición inicial de las fracciones de oposición, sobre todo del PAN, ambas acabaron dando su aprobación después de que se hicieron las modificaciones que solicitaron con el fin de hacer transparente la liquidación¹⁵⁴.

2001, 2002 y 2003: el camino a la liquidación operativa.

Después de haberse aceptado la liquidación legal del organismo por parte del Congreso de la Unión, en marzo del 2000 se empezó a delinear una estrategia para realizar la liquidación operativa de la empresa.

La estrategia de los directivos de FNM, aún encabezados por Sosa Lugo, tenía como fin enfrentar la gran cantidad de demandas promovidas en su contra, deshacerse de los bienes raíces, y comercializar

¹⁵¹ Las pensiones a que se hace referencia son la pensión jubilatoria por incapacidad parcial permanente, y la pensión jubilatoria por estado de invalidez. La primera se establece en la Ley Federal del Trabajo en el artículo 479: “Incapacidad permanente parcial es la disminución de las facultades o aptitudes de una persona para trabajar”. Sobre la pensión jubilatoria por invalidez se pronuncia la Ley del Seguro Social, que establece en su artículo 119 que: “Para los efectos de esta Ley existe invalidez cuando el asegurado se halle imposibilitado para procurarse, mediante un trabajo igual, una remuneración superior al cincuenta por ciento de su remuneración habitual percibida durante el último año de trabajo y que esa imposibilidad derive de una enfermedad o accidente no profesionales”.

¹⁵² “Ferrocarrileros jubilados”, Servicio Universal de Noticias, 27/12/00.

¹⁵³ “Mexico approves law to privatise rail operations”, Reuters News, 27/12/00.

varios carros de ferrocarril sólo vendibles como chatarra. Según los planes realizados, el tiempo para realizar estas operaciones podría llevar de tres a cuatro años; esto sin contar el gran adeudo por concepto de cuotas que debe liquidar FNM con el IMSS¹⁵⁵, que ascendía a 260 millones de pesos¹⁵⁶.

Fue sólo un poco antes de entregar la empresa al liquidador, en junio del 2000, cuando Sosa Lugo reconoció por primera vez la gran magnitud del problema laboral que dejaría en FNM, al hablar de las deudas de la empresa, el funcionario comentó:

“La mayor parte de las deudas [de FNM] son con sus ex – trabajadores. Tenemos alrededor de 18 mil demandas de trabajadores que reclaman a ferrocarriles el pago de determinadas prestaciones que creen tener derecho. La mayor parte de las demandas corresponden al otorgamiento de pensiones, también al incremento de pensiones que ya están devengando y que reclaman se les pague un aumento y piden la diferencia”¹⁵⁷

Al hablar de las posibilidades que tenía la empresa para pagar las deudas con sus ex – trabajadores, Sosa Lugo asevera que:

“El valor al día de hoy de los principales pasivos es del orden de 3 mil millones de pesos y tenemos activos por una cantidad equivalente, lo que sucede es que algunos de esos activos por su propia naturaleza no son vendibles y por tanto habrá que disponer de otros recursos para pagar su equivalente en pasivos”¹⁵⁸

Dejando más claro el panorama sobre los grandes conflictos que estaba por enfrentar el que sería el nuevo organismo liquidador, la salida de Sosa Lugo y el Consejo de Administración después de la extinción del organismo era ya sólo cuestión de días.

El 4 de junio del 2000, entró en vigor el decreto aprobado por el Congreso para abrogar la Ley Orgánica de FNM y dar por extinguido al organismo, con lo que la Secretaría de Comunicaciones y

¹⁵⁴ Núñez, Ernesto. “Acuerdo extinción de Ferrocarriles Nacionales”, *Reforma*, 28/12/00. También ver: “Congreso mexicano aprueba desaparición de ferroviaria estatal”, *Reuters – Noticias Latinoamericanas*, 28/12/00.

¹⁵⁵ Aranda Pedroza, Enrique. “En Ferronales, una liquidación compleja...”, *Servicio Universal de Noticias*, 2/3/01.

¹⁵⁶ Zúñiga, Mariel. “Urge capital a Ferronales”, *Reforma*, 11/6/01.

¹⁵⁷ Zúñiga, Mariel. “Urge capital a Ferronales”, *Reforma*, 11/6/01.

Transportes, en su carácter de dependencia coordinadora, se vio obligada a establecer las bases para la liquidación¹⁵⁹. A finales del mismo mes, la secretaría publicó en el Diario Oficial de la Federación un documento donde estableció las bases de dicha liquidación. En el documento se establece que el liquidador de FNM sería designado por la dependencia, y sustituiría al Director General del organismo en liquidación en todas sus funciones, atribuciones y facultades legales. De esta forma, cuando el liquidador tomara posesión de su cargo, el Director General – Sosa Lugo – así como el Consejo de Administración, cesarían en sus funciones¹⁶⁰.

Fue en julio de 2001, cuando Sosa Lugo entregó la dirección del organismo al liquidador, no sin antes hablar del exitoso proceso de privatización de FNM:

“El cierre de Ferronales tiene un significado exitoso; la culminación de un buen proceso de privatización que permitió rescatar a una industria con índices de productividad muy bajos y baja calidad de los servicios para ahora tener justamente lo contrario: un servicio competitivo, eficiente y seguro”¹⁶¹

Además precisó que la dinámica de las inversiones realizadas por las compañías privadas sumaba ya los 1,500 millones de dólares, con expectativas de que esta cifra se duplicara en sólo cinco años. Después de estas declaraciones vino un silencio periodístico sobre el tema de la privatización de FNM que termina con el año mismo.

Apenas comenzando el año 2002, en el mes de enero, se organizó una marcha de ex – ferrocarrileros que tenía como destino la Ciudad de México. Bajo el nombre de “Defensa Ferrocarrilera Nacional” A.C., esta organización pugnaba por el reconocimiento de los derechos laborales de todos los trabajadores despedidos injustificadamente y no recontractados por las empresas concesionarias. Las peticiones de los trabajadores, ya tardías para ser escuchadas realmente, eran: la reinstalación en sus

¹⁵⁸ Zúñiga, Mariel. “Urge capital a Ferronales”, Reforma, 11/6/01.

¹⁵⁹ “SCT desaparición de Ferronales México”, Servicio Universal de Noticias, 5/6/01.

¹⁶⁰ “Bases de licitación Ferronales”, Servicio Universal de Noticias, 29/6/01.

¹⁶¹ Zúñiga, Mariel. “Crece la inversión en ferrocarriles”, Reforma, 16/7/01.

trabajos, además de que pedían la anulación de la acreditación oficial de Víctor Flores Morales como secretario general del STFRM. Los ex – trabajadores hicieron una escala en la ciudad de Querétaro y se instalaron en la sede del Comité Ejecutivo Estatal del PRD, donde Jesús Ortega les daría el banderazo de salida para marchar hacia la capital, donde efectuarían la movilización en los primeros días de febrero¹⁶².

En 2002 volvieron a ser noticia las grandes cantidades que debía pagar la administración, ahora de oposición, a los trabajadores de FNM que habían sido despedidos injustificadamente¹⁶³. Ahora el problema surgió por aquellos trabajadores que no fueron liquidados de acuerdo a lo estipulado en el convenio que dio por terminadas las relaciones entre el STFRM y la empresa.

Dicho convenio fue establecido ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje en 1998 y en él, la Junta estableció pagar a los trabajadores cuatro meses de salario como indemnización, además de otorgar la pensión jubilatoria a aquellos trabajadores que tenían al menos 25 años de antigüedad. Dado que en muchos casos, la compensación dada a los trabajadores no era la estipulada por la ley, los trabajadores interpusieron las correspondientes demandas para ser liquidados conforme a lo dicho en el acuerdo. Lo anterior se puede constatar con los resultados mostrados en la tabla 4, que muestran que en la Junta Especial 1, el 38% de las demandas se interpusieron ante FNM como principal demandada, y exigían el otorgamiento o ajuste de la pensión jubilatoria, así como diversas prestaciones que no habían sido contempladas en su liquidación.

En octubre del 2002, y a raíz de que fue descubierto un fraude con viviendas de interés social perpetrado por Victor Flores Morales, ex – líder del STFRM, se volvieron a escuchar voces que pedían la revisión del fondo de jubilaciones para los trabajadores ferrocarrileros, ya que posiblemente este había sido objeto de manejos fraudulentos. La petición fue realizada por el senador del PRD, Moisés Castro, quien además solicitó al liquidador de FNM, Jorge Forastieri Núñez, y al IMSS, que hicieran

¹⁶² “Demandan cumplir compromisos”, Servicio Universal de Noticias, 22/1/02.

¹⁶³ “Rail workers plagued with problems”, Corporate Mexico, 1/10/02.

una depuración minuciosa del padrón para calcular las verdaderas necesidades financieras e incluirlas en el presupuesto de 2003. Lo anterior debido a que las cifras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no coincidían con las del responsable de la liquidación, toda vez que mientras la dependencia reportó 56,327 jubilados, Forastieri informó que se trataba de 53,000¹⁶⁴.

En noviembre del 2002 y con el fin de dar por terminado el proceso de liquidación de una vez por todas, el Delegado Fiduciario General de FNM, Jorge Forastieri Núñez, expuso ante diputados federales de la Comisión de Transporte, que de no pagarse en tiempo y forma la deuda acumulada del organismo extinto, ésta se podría elevar en 2007 a más de 10,000 millones de pesos, lo que repercutiría negativamente en el presupuesto federal. Para evitar esta situación, el funcionario anunció la instrumentación de 146 líneas de acción y metas contempladas dentro del llamado “Programa Maestro de Liquidación”, para buscar atacar de manera global los rezagos de la empresa en materia de desincorporación de bienes, asuntos jurídicos y restauración ecológica que enfrentaba el organismo a partir del decreto de extinción que fue emitido el 4 de julio de 2001. El funcionario señaló la necesidad de instrumentar dicho plan para agilizar la liquidación a sólo unos cuantos años, pero señaló que el costo del mismo ascendería a 2,520 millones de pesos¹⁶⁵.

Al hablar de la situación que encontró al llegar a la empresa con la misión de liquidarla, dijo que existe un total desorden:

“...no hay un inventario confiable, existen cerca de 19,000 demandas laborales, hay 5.4 millones de material de desecho con valor contable de más de 738 millones de pesos, prevalece un inventario de bienes inmuebles que se hizo desde el escritorio en 1995, el cual necesita de una verificación física o de campo para establecer la situación legal y material actual de los mismos”¹⁶⁶

A partir de lo dicho por Forastieri, es difícil pensar que FNM ya estuviera liquidado completamente, lo que parece sería una labor que llevaría bastantes años más. No sólo por lo engorroso que resultaba

¹⁶⁴ Chavez, Isidro. “Detectan fraude con viviendas por parte de líder ferrocarrilero”, Novedades, 7/10/02.

¹⁶⁵ “Costosa liquidación Ferronales”, Servicio Universal de Noticias, 18/11/02.

resolver los conflictos jurídicos con los trabajadores, sino por la dificultad de vender los activos que posee la empresa cuando reinaba tal desorden en los inventarios, lo que complicaba cualquier posibilidad de venta rápida.

De todas las noticias que se publicaron en el año de 2003, ninguna tenía que ver con el proceso de liquidación de FNM. Las noticias que se publicaron entre de abril a mayo, tenían por objeto hablar de la posibilidad de crear una nueva compañía llamada NAFTA Rail (Ferrocarril del Tratado de Libre Comercio de América del Norte). Lo anterior a partir de que TMM llegó a un acuerdo en abril con KCSI, para cederle su parte de acciones de la concesión obtenida conjuntamente para operar el ferrocarril del noreste. Lo anterior colocaría a KCSI en una posición sumamente ventajosa para crear una nueva compañía, la que llevaría por nombre NAFTA Rail, debido a que conectaría integralmente las rutas de los Estados Unidos con las rutas que van del norte hacia el centro de la República Mexicana. A pesar de los planes de la compañía americana por llevar a cabo su proyecto, para que este se materializara debía aún ser autorizado por la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, ya que de acuerdo a la ley, la participación de una compañía extranjera en una empresa ferrocarrilera no puede exceder el 50%, y con este plan, se sobrepasaría por mucho el límite legal. Los planes de KCSI también debían ser aprobados por la Comisión Federal de Competencia, toda vez que de llevarse a cabo, podrían atentar contra la competencia sana en la rama¹⁶⁷.

Como podemos ver, la prensa olvidó en 2003 el verdadero fondo del problema relativo a la desaparecida FNM: el asunto de la liquidación de la empresa, y en particular, el grave problema de los pasivos laborales con miles de trabajadores afectados por los despidos masivos que se realizaron desde 1996.

Para finalizar el presente capítulo, presentamos una tabla que resume las fechas primordiales dentro del proceso de privatización de FNM.

¹⁶⁶ “Costosa liquidación Ferronales”, Servicio Universal de Noticias, 18/11/02.

Tabla 7. Fechas clave dentro del proceso de privatización de FNM¹⁶⁸.	
Fecha.	Evento.
23/06/37	Expropiación de los ferrocarriles privados por parte del gobierno.
1943	Desde este año, la empresa de FNM presenta saldos deficitarios en su operación.
1/3/95	Se reforma el cuarto párrafo del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para sustituir el régimen de participación exclusiva del Estado en el servicio ferroviario, y con ello, permitir la participación de los particulares.
7/4/95	Se crea la Comisión Intersecretarial de Desincorporación con el propósito de coordinar y supervisar las funciones de las dependencias y entidades que ejercerán el proceso de desincorporación o enajenación de los activos susceptibles a ser utilizados como unidades económicas con fines productivos.
10/5/5	Se expide el decreto presidencial por medio del cual entra en vigor la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
18/7/95	La Comisión Intersecretarial de Desincorporación aprueba el esquema para llevar a cabo la Reestructura del Sistema Ferroviario Mexicano, consistente en la segmentación del sistema mediante la conformación de tres vías troncales: Pacífico – Norte, Sureste; así como una terminal de servicios en el Valle de México.
13/11/95	Se publican los Lineamientos Generales para la Apertura de la Inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano.
1996	Se publican las convocatorias para la adquisición de los títulos del capital social de Ferrocarril Chihuahua Pacífico (10/6/96), del Ferrocarril del Noreste y de la Terminal del Valle de México (8/8/96).
12/12/96	La Comisión Intersecretarial de Desincorporación otorga el fallo a favor de Transportación Marítima Mexicana para adquirir el Ferrocarril del Noreste.
4/7/97	La Comisión Intersecretarial de Desincorporación otorga el fallo a favor de Grupo Ferroviario Mexicano para operar el Ferrocarril Pacífico – Norte.
27/12/00	El Senado de la República aprueba la extinción definitiva del organismo público descentralizado FNM, y la derogación de su ley orgánica. Se declara la liquidación de la empresa FNM, y sólo se conserva su personalidad jurídica para los fines de la propia liquidación.
28/6/01	En documento publicado en el Diario Oficial de la Federación, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes da a conocer las bases para llevar a cabo la liquidación de FNM una vez que ya fue decretada la extinción de dicho organismo (4/7/01).
17/11/02¹⁶⁹	Jorge Forastieri Núñez, Delegado Fiduciario General de FNM, expuso ante la Cámara de Diputados un “Plan Maestro” para llevar a cabo la última etapa de la liquidación del organismo desaparecido, de no realizarse, el pasivo laboral, administrativo y ambiental podría ascender a más de 984 millones de dólares en el año 2007.
30/4/03	La compañía Transportes Marítimos Mexicanos (TMM) ha alcanzado un arreglo para vender a su compañera de inversión Kansas City Southern Industries (KCSI) su parte de la concesión del Ferrocarril del Noreste en 200 millones de dólares. Se teme la creación de un monopolio en la rama, es necesaria la aprobación de la Comisión Federal de Competencia y la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.

Fuente: Notas periodísticas, varios periódicos, varios años.

¹⁶⁷ “U.S. company seeks to acquire control of mexican railroad to create Nafta Rail”, *SourceMex Economic News & Analysis on Mexico*, 30/4/03.

¹⁶⁸ Kermith Zapata, José. “Ferronales desaparece sin cumplir metas”, *Novedades*, 30/8/99

Los grupos de presión involucrados en la privatización de FNM.

El interés del presente trabajo no ha sido solamente el abordar la historia de la privatización de FNM de modo aislado. Hemos analizado al inicio del trabajo los elementos necesarios para entender que la desaparición del organismo era una necesidad en el contexto de un Estado neoliberal, el cual no debe entrometerse en la esfera productiva más que para normarla y crear las condiciones que lleven a la competencia. Recordemos lo dicho por Ernesto Zedillo al enviar a la Cámara de Senadores la iniciativa para liquidar la empresa a finales de 1999: "... [el gobierno federal debe concentrar su atención] en la función normativa, que fortalece la rectoría del Estado a través de una regulación eficiente"¹⁷⁰.

Dicha privatización también se inserta dentro del marco de la consolidación de un nuevo grupo económico que había sido favorecido por el gobierno desde 1982. Los dueños de las concesiones ferrocarrileras terminaron siendo: o grupos económicos nacionales que habían crecido al amparo del Estado neoliberal desde el gobierno delamadridista con aquel mercado financiero paralelo al sistema bancario nacionalizado, como por ejemplo, Grupo Carso, que terminó haciéndose de la ruta correspondiente al ferrocarril del pacífico; o bien, grandes transnacionales, que participaron con su capital en las ganancias que generaría un sector monopólico, tales como: TMM o KCSI. Este grupo de presión conformado por los individuos que poseían los grandes capitales nacionales e internacionales, fue el verdadero beneficiado con la privatización de FNM.

El problema particular para el caso de FNM no radicaba en que el gobierno cumpliera o no con su función normativa, sino en cómo realizó el proceso de privatización para: por un lado, crear las condiciones que permitieran la competencia entre empresas, la que debería redundar en un mejor servicio y en mejores precios; y por otro lado, crear el menor impacto social de su decisión de llevar a cabo la privatización.

¹⁶⁹ "Costosa liquidación Ferronales", Servicio Universal de Noticias, 18/11/2002.

¹⁷⁰ "Iniciativa desaparición Ferronales", Servicio Universal de Noticias, 10/12/99.

Veamos primero el problema de la competencia entre las empresas creadas. Desde mi punto de vista el ideal de la competencia perfecta en el sentido económico no estuvo muy alejado de lo que realizó el gobierno. Se entregaron tres troncales principales a tres empresas distintas, y a cada una se le otorgó el beneficio de un monopolio regional del negocio de la carga ferroviaria según la zona asignada. Esto se observó desde un principio, cuando el Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario creó unidades regionales para realizar la venta de la paraestatal¹⁷¹. A pesar de que este esquema de monopolio regional no era el más viable para crear condiciones de competencia perfecta, era el único esquema en que se podrían crear condiciones atractivas para que las empresas entrantes operaran con márgenes de ganancia en un sector que se hallaba prácticamente en el atraso tecnológico, y sin ningún incentivo más que la concesión en sí. Además, sólo empresas grandes podrían ser capaces de cubrir los montos pedidos por el gobierno, y estas empresas – TMM, GFM, y Tribasa – jamás estarían interesadas en concesiones pequeñas, y buscarían hacerse de las troncales completas.

Así, por las características que presentaba el negocio de los ferrocarriles en México, debe quedar claro que su manejo estaba asociado por naturaleza a cierto esquema monopólico y, por tanto, el esfuerzo del gobierno por crear un mercado de competencia perfecta no debía ir orientado al diseño de su esquema de concesiones. Como bien explicó Sosa Lugo en su momento: “...se buscó que las tres troncales, cada una con acceso a dos mares, sirvieran para que las grandes ciudades no se quedaran con un solo ferrocarril. La estrategia era alentar la competencia”¹⁷². En este sentido el gobierno sí estaba creando condiciones para la competencia, ya que al tener cada ciudad importante dos opciones para enviar su carga – a menos de que las empresas se coludieran para crear un cártel¹⁷³ – las dos tienen que competir por ofrecer los precios más atractivos para que se contraten sus servicios.

¹⁷¹ “Zedillo administration announces new details for privatization of state – run railroad”, SourceMex Economic News & Analysis on Mexico, 22/11/95.

¹⁷² Zúñiga, Mariel. “Rutas de Tren”, Reforma, 27/2/01.

¹⁷³ Lo cual está prohibido por la LFC.

Hay tres críticas relacionadas al problema de la creación de un marco competitivo a partir de lo planteado por el gobierno. Primera, el peligro de la creación de grupos oligopólicos en esta rama ha estado presente continuamente, como lo demuestra el intento fallido de fusionarse por parte de Ferromex y Ferrosur en mayo de 2002, dicha fusión fue prohibida por la Comisión Federal de Competencia al considerar que inhibiría una sana competencia en el mercado¹⁷⁴. Una amenaza similar existe actualmente para el caso de KCSI, aunque el gobierno se ha mostrado cauteloso al respecto de la posible creación de un monopolio¹⁷⁵.

Sin duda, los monopolios regionales que se crearon redundaron en grandes beneficios económicos con los grupos que los adquirieron, toda vez que implicaban de por sí, ganancias extra – normales, y un grado muy bajo de regulación por parte del Estado, que ni se atribuía la facultad legal para fijar las tarifas del servicio, determinando que estas debían fijarse libremente: “...en los términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia”¹⁷⁶.

Segunda, independientemente de lo planeado por el gobierno para establecer un marco competitivo, no se descarta que no hubiera existido ninguna anomalía dentro del proceso de licitación de todas las rutas troncales. Existe suficiente evidencia para dudar el hecho de que las licitaciones se hayan dado en un marco de total transparencia, cuando en fechas recientes se ventilaba un juicio por supuestas prácticas monopólicas que tenía como principales indiciados al propietario de la empresa TMM, y al sobrino del ex – secretario de Comunicaciones y Transportes¹⁷⁷.

Tercero, los precios competitivos sólo aplicarían para un reducido sector de individuos que buscaran mandar su carga hacia algún puerto o hacia Estados Unidos, es decir, que importen o exporten. Si por ejemplo, un individuo quiere mandar una carga de la Ciudad de México a Saltillo, no le queda más que

¹⁷⁴ “CFC ruled against fusion between Ferromex and Ferrosur”, SourceMex Economic News & Análisis on Mexico, 2/5/02.

¹⁷⁵ “U.S. company seeks to acquire control of mexican railroad to create Nafta Rail”, SourceMex Economic News & Analysis on Mexico, 30/4/03. Ver también: “Se recibe a la fecha información sobre venta de TFM – Dychter”, Notimex, 8/5/03.

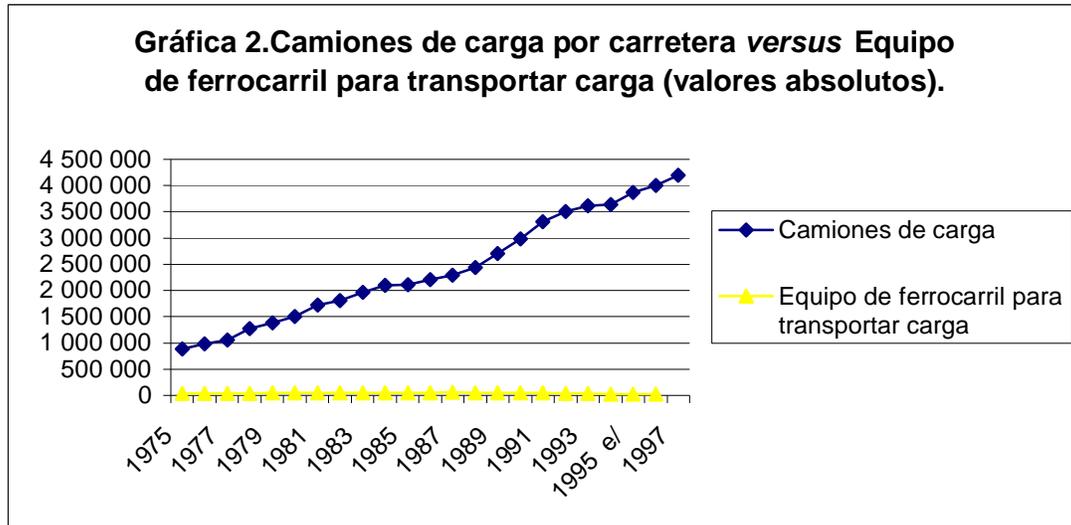
¹⁷⁶ Esto lo establece la Ley del Servicio Ferroviario en su artículo 46.

optar por el Ferrocarril del Pacífico – Norte, dado que el no ha elegido un destino que le permita tener al menos dos posibilidades para contratar su viaje, es víctima de posibles tarifas monopólicas. Aquí hay que detenernos para hacer una aclaración importante: al realizar la privatización, el gobierno pensó en el ferrocarril principalmente como una opción para transportar carga de importación y exportación, y en muy menor medida, para que sirviera como medio de transporte de carga en el interior del país, ya que los viajes por carretera de carga bien podrían suplir esta importante función.

Con esta medida, el gobierno de nuevo respetó los intereses de los grandes inversionistas que adquirieron un monopolio regional, a cambio de sacrificar a todos aquellos que solían mandar sus cargas por ferrocarril. Los individuos afectados no son propiamente un grupo de presión, ya que no se encuentran aglutinados en torno a ciertos intereses y, por tanto, su capacidad para exigir al gobierno que no llevara a cabo esta medida, era nula. Lo que no pasó con los grandes inversionistas, que tenían una gran capacidad de influir en las decisiones del gobierno para otorgar las licitaciones en los términos que más les convinieran, además de que de acuerdo al objetivo de un “modelo exportador” dentro del Estado neoliberal, la privatización de los ferrocarriles se adaptó como una política económica perfecta. Otro aspecto importante a mencionar sobre la presión que tendrían los concesionarios para mantener sus tarifas competitivas, prestar un mejor servicio y ser eficientes, es la competencia que tendrían de las empresas que se dedican a llevar carga por las carreteras. Las cosas han cambiado cuando hace 40 o 50 años las carreteras estaban en deplorables condiciones y el tren era la única manera de transportar las grandes cargas industriales y de materia prima, esos tiempos ya han pasado. La existencia de una gran red de carreteras permite la competencia que los camiones de carga que transitan por las carreteras sean una gran competencia para los trenes que transportan mercancías, lo que funciona como mecanismo natural de mercado para presionar las tarifas de ambos a la baja de acuerdo a su eficiencia, y en última instancia, orilla a las empresas a competir, aún en lo que refiere a la carga que se mueve al interior del país.

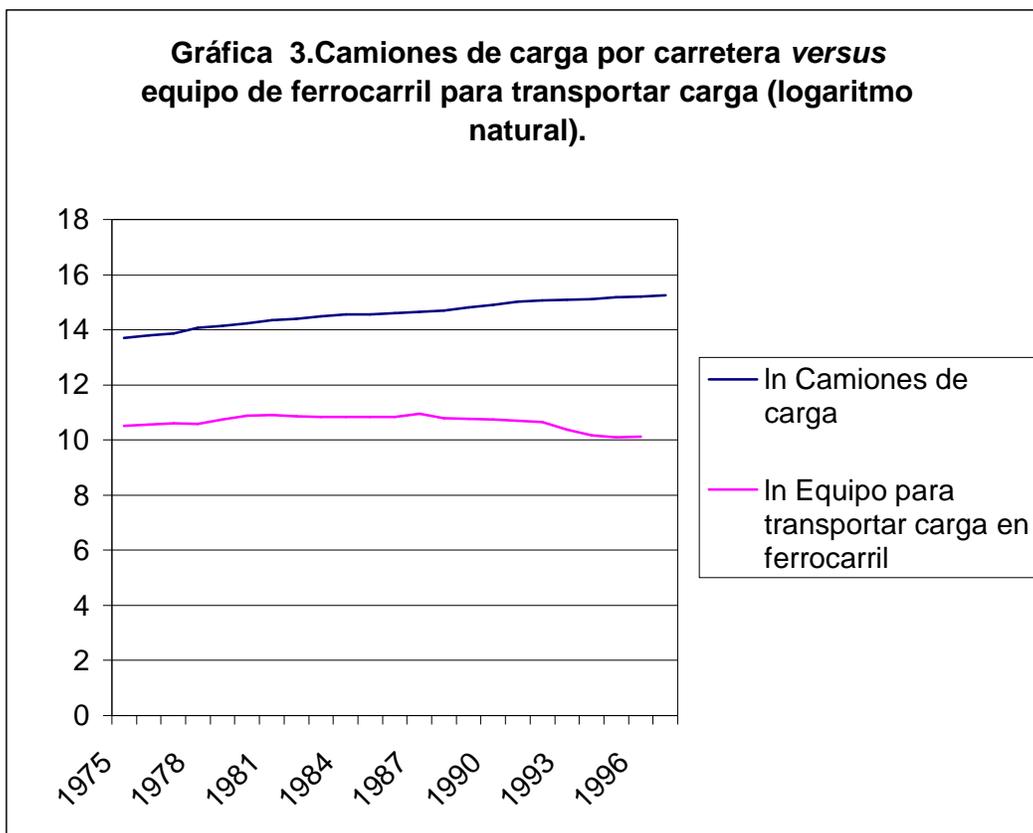
¹⁷⁷ Barajas, Abel. “Faltan a citatorio por caso Ferronales”, Reforma, 13/2/02.

La siguiente tabla muestra crecimiento de los camiones de carga y el crecimiento del equipo ferroviario destinado a la carga desde 1975. Los datos mostrados parecieran demostrar nuestra conclusión: el uso de los camiones que transitan por carretera para transportar la carga aumentó sensiblemente con relación al uso de equipo de carga para ferrocarril.



Fuente: Estadísticas Históricas de México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

Pero estos datos pueden resultar engañosos. La capacidad que tiene un vagón es muy alta con relación a la capacidad de un camión de carga (*trailer*), y por tanto, lo importante es observar si existen tendencias de crecimiento en la compra de ambos, tanto de camiones de carga, como de equipo de ferrocarril para transportar carga. Lo anterior lo podemos ver si sacamos la gráfica con los mismos datos, pero en una escala de logaritmo natural.



Fuente: Estadísticas Históricas de México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

La gráfica 3 constata lo dicho: existió un aumento en los camiones para transportar carga por carretera, mientras que a la par, hay una disminución del equipo para transportar carga en ferrocarril. La figura constata un marco competitivo entre transportes para llevar la carga dentro del país, donde el medio de transporte ganador, es la carretera.

De lo dicho en los párrafos anteriores, podemos decir que el gobierno, al menos en términos generales, cumplió la labor de crear un marco competitivo para las nacientes empresas concesionarias. Otro comentario nos merece lo referente al esfuerzo realizado para minimizar los impactos derivados del proceso de privatización. A nuestro entender, dicho impacto está asociado con tres factores: el ahorro de recursos públicos que se generó al privatizar la empresa y que puede ser utilizado para aumentar el gasto social, el número de rutas de pasajeros que fueron cerradas, y los despidos masivos realizados. Analicemos uno a uno el impacto de dichos fenómenos dentro del proceso de privatización de FNM.

Primero analicemos lo referente al ahorro de los recursos públicos escasos. Aquí hay dos cosas a mencionar, la primera es la postura del Estado neoliberal, que afirmaba que durante el Estado populista, la empresa se mantenía en manos del gobierno porque aquellos gobernantes tenían la idea de que la empresa rendía un beneficio social enorme al país y, por tanto, la empresa continuaba en manos del gobierno, que solapaba incontables clases de corrupciones e ineficiencias¹⁷⁸. Un segundo aspecto se refiere a los estudios empíricos realizados para el caso de FNM de 1945 a 1985, y que han demostrado que, a pesar de que la empresa tuviese déficit, la empresa no era tan ineficiente como se pensaba¹⁷⁹.

A pesar de ello, se terminó privatizando la empresa. La devaluación del peso a finales de 1994 orilló a que la privatización de los ferrocarriles se volviera una necesidad para el país, ahora impostergable. La privatización, independientemente de la transparencia del proceso, liberó una gran cantidad de recursos públicos escasos comprometidos con subsidios para seguir operando una empresa que mostraba un saldo deficitario de años. Finalmente, con la privatización, el gobierno obtuvo 18 mil millones de pesos por concepto de concesiones, además 300 millones por concepto de impuestos, y lo más importante, logró liberarse para siempre de 4,000 millones de pesos anuales por concepto de subsidios para financiar una empresa permanentemente quebrada¹⁸⁰.

¿Pero son estos datos periodísticos confiables? Tal vez un mejor indicador sería medir el presupuesto público asignado a los organismos públicos descentralizados, como FNM, y determinar si éste acusó o no una disminución a partir de 1982. Lo anterior, en caso de ser afirmativo, es decir, que hubo una disminución; hablaría de una verdadera liberación de recursos para emplearlos en otros fines después de la época de privatizaciones. Veamos la gráfica correspondiente.

¹⁷⁸ Kermith Zapata, José. “Ferronales desaparece sin cumplir metas”, Novedades, 30/8/99. Los siguientes artículos hablan sobre posibles fraudes o ilícitos perpetrados a la empresa por trabajadores de la misma: González, Alfredo, “Investiga Ferronales robo de diesel”, El Norte, 29/8/95; “Roba a Ferronales 14 kms. de rieles”, El Norte, 19/3/96; Reyes, Jorge *et al*, “Involucran a FFCC en robo de leche”, Reforma, 12/6/96; Mendoza, Ricardo, “Desaparecen rieles por \$5.2 millones”, El Norte, 19/6/96; Mendoza, Ricardo, “Piden a PGR investigue irregularidades en FFCC”, El Norte, 24/6/96; Mendoza, Ricardo, “Aseguran que PGR identifica a dueño de bodega de rieles”, El Norte, 25/6/96; Rivera, Jesús, “Denuncian que falta apoyo para frenar robos al tren”, El Norte, 19/7/96; “Mex – Hylsamex pierde de 500,000 a un millón de dólares por robos”, Reuters – Noticias Latinoamericanas, 28/10/96; y Martínez, Fernando, “Roban y desmantelan estación ferroviaria”, Reforma, 1/8/99.



Fuente: Estadísticas Históricas de México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

La gráfica 4 demuestra una acusada disminución del presupuesto asignado a los organismos públicos descentralizados para el periodo que va de 1985 a 1993, cuando la tendencia empieza de nuevo a ser descendente. Por lo tanto, la figura nos permite aseverar que se liberaron recursos públicos para darles otro uso. Sin embargo, a partir de 1993, de nuevo se observó una tendencia creciente de dicho presupuesto en términos reales, lo cual tal vez podría indicar los recursos asignados por el Estado para cubrir los programas de retiro voluntario en dichos organismos.

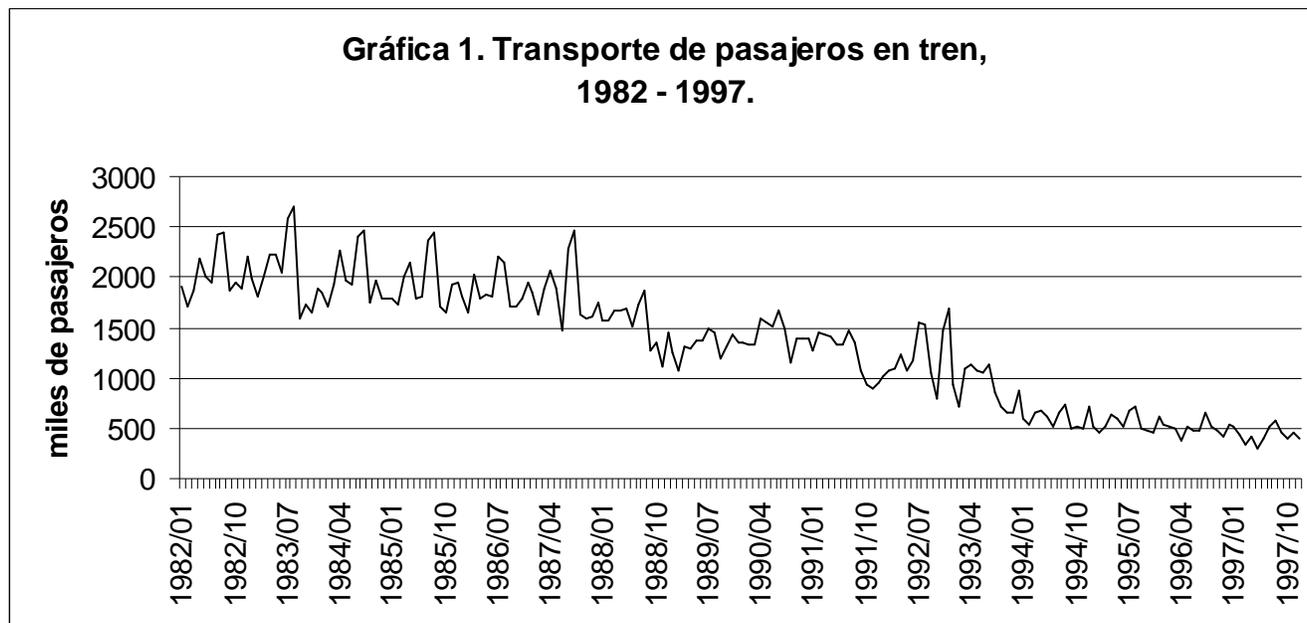
En segundo lugar debemos hablar del impacto nocivo¹⁸¹ que trajo la privatización a los usuarios de trenes de pasajeros. Debemos empezar diciendo que la demanda de transporte en tren se vino reduciendo drásticamente en los últimos años, con un ritmo verdaderamente espectacular, por lo que,

¹⁷⁹ Ferrier, Gary y Ibarra Salazar, Jorge. *op. cit.*, 20.

¹⁸⁰ Barajas, Esperanza. "Prepara Ferronales liquidación", El Norte, 18/11/99.

¹⁸¹ Resulta clave distinguir entre los conceptos de impacto y costo social. El primero, que se utiliza en la presente investigación, hace referencia al saldo de los beneficios obtenidos por los grupos de presión; mientras que el segundo, se halla asociado a otro tipo de análisis de corte económico. Ver: Coatsworth, John. El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato, crecimiento contra desarrollo, Ediciones Era, México, 1984; y Kuntz Ficker, Sandra *et al* (coords.). Ferrocarriles y obras públicas, Instituto Mora – El Colegio de Michoacán – El Colegio de México – Instituto de Investigaciones Históricas, México, 1999.

en principio de cuentas, este problema adquiere una dimensión menor¹⁸². Así lo vemos en la siguiente gráfica.



Fuente: Banco de Información Ecoómica, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

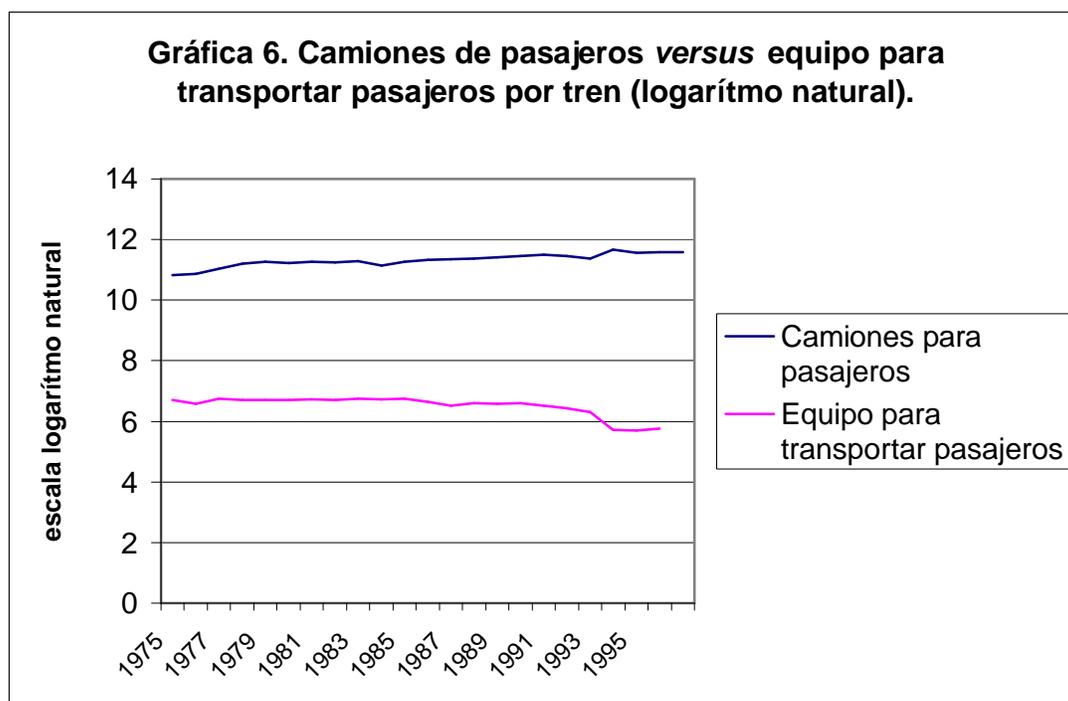
Sin embargo, a pesar de la reducción en el transporte de pasajeros por tren mostrada en la gráfica 5, el gobierno no descuido su obligación de mantener o subsidiar aquellas rutas ferroviarias que fueran la única forma de transporte en la región:

“...hay rutas que conectan a comunidades que carecen de otros medios de transporte y que son subsidiadas en general por el Gobierno Federal o algunas por las mismas compañías que tomaron la concesión”¹⁸³

Otra gráfica que puede ayudar para dar solidez a la conclusión anterior, es la 6, que muestra en escala logarítmica el número de camiones de pasajeros *versus* el número de equipo para transportar pasajeros en tren. Como se puede observar en la gráfica 6, la tendencia de crecimiento de los camiones de

¹⁸² Una propuesta interesante para el apoyo de gobierno a un tren de pasajeros se detalla en: Trejo Alcantara, Marco Antonio. Propuesta de un plan de ideas para el establecimiento de un servicio costeable y eficiente de pasajeros por ferrocarril en México, Tesis de Licenciatura Administración, ITAM, México, 1999.

pasajeros es prácticamente el espejo de la tendencia decreciente del equipo para transportar pasajeros en ferrocarril. Lo anterior, hablaría de un cambio de preferencias en los consumidores, quienes al tener la alternativa de viajar en camiones por carretera, lo han preferido a viajar en tren, tal vez esto pueda deberse a varios factores: el tiempo de viaje, el costo del mismo, la incomodidad, el peligro o la incertidumbre¹⁸⁴. En todo caso, la conclusión es la misma: una disminución en la demanda de transporte de pasajeros por ferrocarril.



Fuente: Estadísticas Históricas de México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

Con lo dicho anteriormente, no podemos hablar de que existiera un impacto tan alto en este rubro, ya que en general, los pasajeros más propensos a quedarse sin transporte, fueron protegidos ante la privatización, no obstante la acusada reducción observada en la demanda por este tipo de transporte.

En tercer lugar, debemos analizar el impacto derivado de los despidos masivos realizados en todo el proceso de privatización. Sin ninguna duda, aquí se encontró el impacto más alto, el cual derivó del

¹⁸³ Zúñiga, Mariel. “Cargado, cargado de...”, Reforma, 27/2/01.

¹⁸⁴ Thompson, J.M. Teoría económica del transporte, Alianza Editorial, Madrid, 1976, 21.

despido masivo de más del 70% de la plantilla original de trabajadores de planta existente desde 1995, lo que representó la mayor falla en el proceso de privatización de la empresa.

Sin querer generalizar, pero si buscando dar un indicador que nos permita enunciar sólidamente una hipótesis, recurriremos al análisis de los expedientes de la Junta Especial 1 para demostrar el siguiente punto: dadas las condiciones particulares de los trabajadores que enfrentan demandas contra FNM en la Junta Especial 1, podemos decir que los trabajadores despedidos formaban un grupo sumamente vulnerable que dependía fuertemente de su empleo para subsistir, ya que le había dedicado gran parte de su vida al trabajo en la empresa (en promedio 23 años), y en general se trataba de individuos casados (el 86%), con hijos (el 89%) y con una edad promedio que superaba los 50 años, además de que en la mayoría de los casos no lograron encontrar un empleo al ser despedidos (74%). Lo anterior significa que el verdadero costo social del proceso de privatización recayó sobre los trabajadores, que aún en la actualidad, siguen peleando y esperando a que se resuelvan sus demandas laborales. Veamos la siguiente tabla que detalla:

Tabla 8.Trabajadores despedidos, población vulnerable.	
Característica	
Edad promedio al terminar juicio.	52.83 años
Antigüedad promedio.	23.71 años
Casados.	86.08%
Con hijos.	89.12%
Ocupaban un puesto de base.	72.19%
Desempleados al terminar juicio.	74.23%
Obtuvieron algo en el juicio.	30.41%
Fuente: Muestra aleatoria conformada por 194 expedientes que van de 1995 a 2001, pertenecientes al archivo general de la Junta Especial 1 en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.	

La tabla 8 reitera lo dicho acerca de la vulnerabilidad del grupo de trabajadores que salieron de la empresa. Los datos anteriores se vuelven más crudos si consideramos que el tiempo promedio para resolver una demanda en la Junta Especial 1 dentro del periodo considerado, fue de más de cuatro años.

Un comentario es importante en este momento de la reflexión. El impacto en el grupo de trabajadores no se puede medir exclusivamente en variables monetarias, es decir, no podemos plantear la pregunta:

¿cuánto le hubiera costado al gobierno jubilar correctamente a los trabajadores?; eso es imposible. El impacto implica también las ganancias de una decisión de política pública tomada fundamentalmente por un grupo social determinado (el que representaba los grandes capitales que buscaban las licitaciones) y es mayor en proporción a la falta de mecanismos que tiene el grupo que recibe el impacto para hallar protección alternativa, o encontrar mejores opciones de vida ante la decisión gubernamental. Con las cifras de la tabla 9 nos debe quedar claro que los grandes perdedores de la decisión del gobierno de privatizar el sector ferrocarrilero, fueron los trabajadores despedidos, que después de una vida de trabajo en dicha empresa, encontraron nulas posibilidades de protegerse ante la privatización del sector, ya que eran ya muy mayores para buscar o capacitarse para otro empleo, además de que, en la mayoría de los casos, ya tenían responsabilidades familiares con que cumplir.

Aclaremos otro punto. A pesar de que se hallan asignado 1,500 millones de dólares por parte del gobierno para asegurar el fondo de jubilaciones¹⁸⁵, existió un oneroso intermediario que impidió que dichos fondos se canalizaran verdaderamente para su objetivo, ayudar a los trabajadores despedidos: el sindicato ferrocarrilero. Sin que sea momento para regresar a todas las notas periodísticas alusivas al STFRM, es evidente para todos que dicho órgano de representación estuvo involucrado con el gobierno en un acuerdo que – si bien tiene una fuerte percepción de corrupción – redundó en dejar el camino abierto para los despidos masivos, además de que estuvo ligado a varios actos de fraude y corrupción en el manejo de los intereses de los trabajadores, aún del mismo fondo de jubilaciones¹⁸⁶.

Resumiendo lo dicho en el presente apartado: si bien el gobierno al realizar la privatización no descuidó la regulación para crear un marco eficiente que permitiera la competencia entre las empresas, el saldo impacto de la decisión no es precisamente favorable, ya que, a pesar de que se liberaron recursos públicos escasos y se protegió a los usuarios que tenían como única forma de transporte el tren, las mayores consecuencias negativas de privatizar FNM fueron asumidas por los trabajadores que

¹⁸⁵“Ferrocarriles Nacionales de México inicia su proceso de segregación”, *Revista Expansión*, 4/10/99.

¹⁸⁶ Chavez, Isidro. “Detectan fraude con viviendas por parte de líder ferrocarrilero”, *Novedades*, 7/10/02.

fueron despedidos en el proceso, pues estos, además de salir con liquidaciones en muchos casos por debajo de las estipuladas por la ley, tenían un perfil individual que los volvía sujetos muy vulnerables¹⁸⁷ al perder su empleo. Este fue el verdadero grupo que pagó los costos de la privatización, y que aún al día de hoy, sigue esperando por alguna recompensa después de un largo proceso legal.

¹⁸⁷ Este término ha sido ya definido previamente

Conclusiones.

Dentro de las conclusiones hay varios temas a tratar. El primero y de mayor importancia, es el balance que dejó la privatización de FNM a los principales grupos de presión que intervienen en ella. Claramente se pueden delinear tres grupos de presión clave que intervienen como agentes principales: los empresarios nacionales e internacionales que buscan obtener las licitaciones, los dirigentes del STFRM, y los trabajadores que son despedidos masivamente. Los grupos obtuvieron distintas ganancias de acuerdo en el proceso de privatización de acuerdo a la capacidad que tenían para influir realmente en la política llevada por el gobierno y sus funcionarios.

El grupo de los empresarios nacionales e internacionales fue el más beneficiado. A través de una privatización que favoreció a sus intereses – tarifas no reguladas, despidos masivos a costa del gobierno, y un sector del mercado ferrocarrilero en condiciones de jugoso monopolio regional – ratificaron su papel de principal colaborador del gobierno, en una alianza política que se dirige por un proyecto neoliberal. Con esta privatización, tanto los grupos nacionales como extranjeros lograron aumentar su capital, además, de que se consolidaron como grupos económicos clave en el apoyo del Estado neoliberal. En última instancia, se con la privatización de FNM se fortaleció la verdadera base política del neoliberalismo: los grandes empresarios.

El grupo de presión que conformaba la dirigencia sindical, se alineó en todo momento a lo dicho por el pacto entre empresarios y gobierno sobre las condiciones de privatización de FNM; y por tanto, lograron ganancias económicas y políticas a través de la manipulación fraudulenta de los fondos de los socios y de la discrecionalidad suficiente para decidir a quién y en qué condiciones se le jubilaba. El STFRM actuó como un intermediario oneroso en el proceso de negociación del proyecto de privatización de FNM y afectó fundamentalmente. El hecho de que no hubieran realizado ninguna medida verdadera para ayudar a los miles de despedidos que devinieron después de la privatización, fue la actitud esperada de un sindicato que se perfilaba ya desde hace más de 40 años, y debido a graves

fenómenos de insurgencia sindical, como una pieza necesaria que controlaba el gobierno; como se demostró en el curso de los acontecimientos.

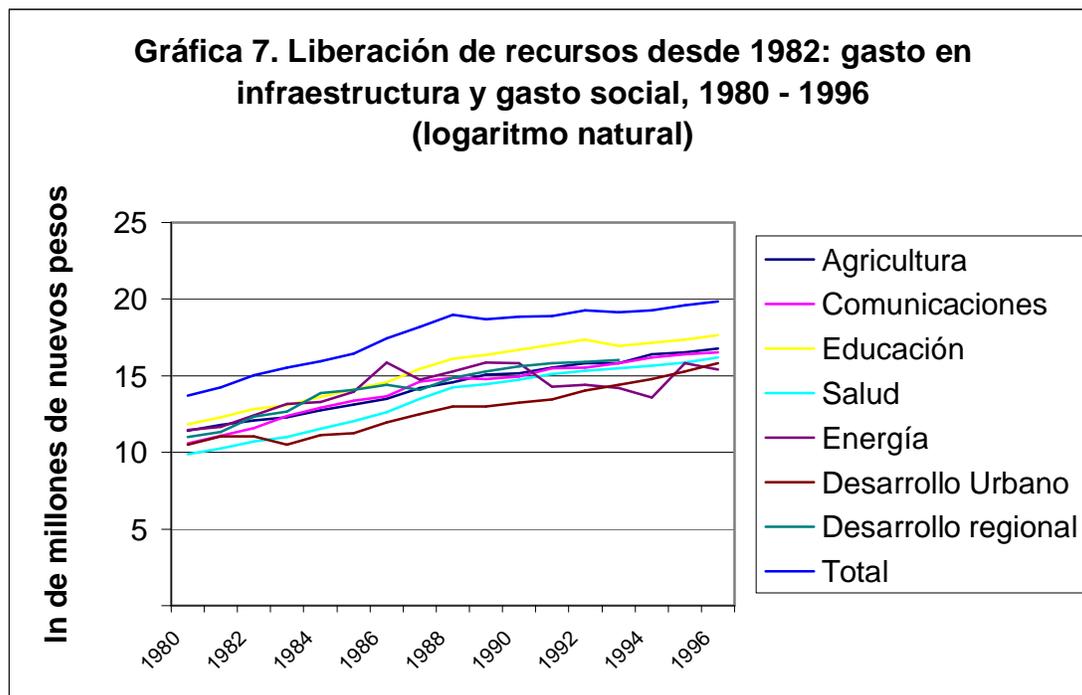
El tercer grupo de presión fue el que resintió el verdadero impacto de la privatización. Con nulas posibilidades de agruparse en organizaciones que se hicieran sentir como una real fuerza sindical de oposición y que salieran a defender los derechos laborales, el STFRM logró siempre llevar la batuta de las negociaciones representando a los trabajadores, que luego fueron despedidos sin ningún miramiento en condiciones totalmente distintas a lo que establecía la ley. Además, los trabajadores despedidos constituían el sector con el perfil individual más vulnerable, lo que agudizó el impacto sobre sus vidas de ésta decisión pública.

Para el estudio del impacto en éste grupo, fue clave el uso de la fuente complementaria propuesta en la introducción, frente a la prensa, que muchas veces guardó silencio sobre los numerosos conflictos laborales que se ventilaban en los tribunales. En este punto, se trató no utilizar sólo fuentes tradicionales, como podría ser la prensa, ya que dichos testimonios parecían obedecer a intereses distintos, y a veces no dan todos los elementos objetivos necesarios para la investigación.

Un grupo político, pero no de presión, ya que sobre él recae la acción de dichos grupos, fue el gobierno. El gobierno a través de la privatización logró dos cosas clave: por un lado, el reafirmar el pacto internacional que lo compromete a llevar a cabo un proyecto de Estado neoliberal a favor de los intereses de un nuevo sistema de producción global, lo que denominamos más arriba el “modelo exportador”; y por otro lado, logró hacer más sólido su pacto con la élite económica, que estaba ya comprometida de forma compartida con el proyecto de gobierno neoliberal, teniendo ahora el gobierno una mayor legitimidad frente a este grupo, que fue y será sin duda, el grupo clave para la instrumentalización de las metas gubernamentales.

El segundo, tiene que ver con el destino de los recursos liberados a partir del proceso de privatizaciones iniciado en 1982. Si desde 1982 inicia una campaña de desestatización con el fin de liberar recursos

para un mayor gasto en infraestructura, y para un mayor gasto social; esto se debe observar en el presupuesto del gobierno. Veamos la siguiente gráfica.



Fuente: Estadísticas Históricas de México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

Como se puede observar en la tabla 7, si hubo una tendencia creciente a asignar los recursos del Estado a partidas sociales o que generen una mayor infraestructura, como lo muestra la figura anterior. Como ve, salvo el caso de la Secretaría de Energía, que acusa una disminución en su presupuesto para el periodo 1991 – 1995, las demás partidas tienen una tendencia creciente que sigue a la del total del presupuesto ejercido por el gobierno. Por lo tanto, aunque si podemos decir que se destina un mayor gasto a estas partidas, no podemos asegurar la eficiencia en la aplicación del mismo, para lo cual se requerirían otros indicadores de tipo social.

El tercero es una breve crítica al sentido y proyecto del Estado neoliberal. Como revisamos al inicio del trabajo, una prioridad del Estado populista mexicano fue la mejor distribución del ingreso. Independientemente de los instrumentos económicos y políticos que haya utilizado dicho modelo de gobierno, el interés de lograr dicha meta lo hizo enfrentarse constantemente con los grupos económicos

poderosos, y algunas veces, hasta hacerlos sentir que aún existía un Estado que velaba por intereses superiores a los de dicho grupo. Aún hasta a veces se llegó a enfrentar con los intereses de las grandes compañías internacionales.

Bajo el manto del Estado neoliberal a partir de 1982 la situación cambia. Se crea un gobierno que trabaja bajo la presión de los grupos económicamente más poderosos, tanto nacionales como internacionales, y donde el interés de una mejoría de las condiciones de vida, y ya ni se diga de un reparto más equitativo del ingreso, es un asunto que para nada es prioridad. Los pilares del sistema neoliberalista se basan en el equilibrio en la repartición de beneficios entre los grupos política y económicamente más poderosos, quienes cabildan sus asuntos al margen del impacto social que puedan generar las decisiones públicas que determinen.

Esto se demuestra para el caso de los trabajadores despedidos masivamente después de la privatización de FNM, que sin ninguna consideración de tipo social ni apoyo del gobierno, de un día para otro quedaron en la calle, sin empleo y sin una fuente de ingreso. Tal vez el que nuestro país haya asumido tendencias tan extremas para la conducción de su política de Estado ha sido una grave falla, pero llegará el día en que un conflicto social de grandes magnitudes haga evidente que las disparidades económicas no pueden seguir, porque afectan a todos los grupos, hasta a los más poderosos.

Fuentes y bibliografía.

Referencias bibliográficas.

- Alonso, Antonio. El movimiento ferrocarrilero en México 1958/1959, Ediciones Era, México, 1983.
- Aguilar Camín, Héctor y Meyer, Lorenzo. A la sombra de la Revolución Mexicana, Cal y Arena, México, 2002.
- Candia, José Miguel. “Sindicatos Mexicanos: del esplendor populista al Tratado de Libre Comercio”, en: Revista Latinoamericana de Economía, Problemas del Desarrollo, vol. XXIV, oct. – dic. 1993.
- Cárdenas, Enrique. La hacienda pública y la política económica, 1950 – 1994, Fondo de Cultura Económica, México, 1996.
- Coatsworth, John. El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato, crecimiento contra desarrollo, Ediciones Era, México, 1984.
- Córdoba, Arnaldo. “México. Revolución burguesa y política de masas”, en: Aguilar Camín, Héctor (coord.), Interpretaciones de la revolución mexicana, Editorial Nueva Imagen, México, 1979.
- Ferrier, Gary y Ibarra Salazar, Jorge. La Eficiencia de los Ferrocarriles Mexicanos, 1945 – 1985, Serie de Documentos de Trabajo del Departamento de Economía, Número 10, Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, Monterrey, 1998.
- Germani, Gino; di Tella, Torcuato y Ianni, Octavio. Populismo y contradicciones de clase en Latinoamérica, Serie Popular Era, México, 1977.
- Guillén, Arturo. México hacia el siglo XXI, crisis y modelo económico alternativo, Universidad Autónoma Metropolitana – Plaza y Valdés Editores, México, 2000.
- Guillén Romo, Héctor. El sexenio de crecimiento cero, 1982/1988, Ediciones Era, México, 1990.
- Guillén Romo, Héctor. Orígenes de la crisis en México, 1940/1982, Ediciones Era, México, 1989.

- Kuntz Ficker, Sandra *et al* (coords.). Ferrocarriles y obras públicas, Instituto Mora – El Colegio de Michoacán – El Colegio de México – Instituto de Investigaciones Históricas, México, 1999.
- Ortiz Mena, Antonio. “Desarrollo estabilizador: una década de estrategia económica en México”, El Trimestre Económico, no. 146, vol. XXXVII, Fondo de Cultura Económica, México, 1970.
- Leyva Piña, Marco Antonio. Poder y dominación en Ferrocarriles Nacionales de México: 1970/1988, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, México, 1995.
- Medina Peña, Luis. Hacia el nuevo Estado, México 1920 – 1994, Fondo de Cultura Económica, México, 1995.
- Nicholson, Walter. Teoría Microeconómica. Mc Graw Hill, 1997.
- Reynolds, Clark. “¿Por qué el desarrollo estabilizador de México fue en realidad desestabilizador?”, El Trimestre Económico, no. 4, vol. XLIV, Fondo de Cultura Económica, México, 1977.
- Roll, Eric. Historia de las doctrinas económicas, Fondo de Cultura Económica, México, 1994.
- Smith, Peter. “México, 1946 –c. 1990”, en: Bethell, Leslie (ed.). Historia de América Latina. 13. México y el Caribe desde 1930, Crítica, Barcelona, 1998.
- Thompson, J.M. Teoría económica del transporte, Alianza Editorial, Madrid, 1976.
- Trejo Alcantara, Marco Antonio. Propuesta de un plan de ideas para el establecimiento de un servicio costeable y eficiente de pasajeros por ferrocarril en México, Tesis de Licenciatura Administración, ITAM, México, 1999.
- Vidal, Gregorio. Grandes empresas, economía y poder en México, Universidad Autónoma Metropolitana – Plaza y Valdés Editores, México, 2000.

Referencias hemerográficas¹⁸⁸.

Las fuentes hemerográficas utilizadas corresponden al periodo que va de enero de 1992 a mayo de 2003, y son las siguientes:

- El Norte.
- Servicio Universal de Noticias.
- Novedades.
- Reforma.
- Reuters.
- SourceMex Economic News & Analysis on Mexico.

¹⁸⁸ Los 172 artículos que respaldan la presente investigación se entregan ordenados cronológicamente en un disco flexible de 3.5" anexo.