

Ma. Esther Navarro de Castro*

4. Los ferrocarriles y el Estado mexicano

Introducción

Los ferrocarriles mexicanos¹ han constituido históricamente un importante instrumento de apoyo a la política económica promovida por el Estado. Aunque en sus primeros años de vida, en el siglo pasado, pertenecían a intereses privados, en su mayoría extranjeros, desde su etapa de "descentralización", que empezó en 1940, prácticamente han dependido del Estado.

Dicha fecha coincide con lo que algunos economistas denominan el despegue acelerado del proceso de industrialización del país; los ferrocarriles han colaborado en él, por ser parte fundamental de la infraestructura económica. El transporte masivo de mercancías a bajos precios ha sido vital para el desarrollo de los sectores industrial y agrícola.

Sin embargo el desarrollo de esos sectores no fue apoyado por el Estado de manera homogénea. A través de tarifas bajas e injustas que el gobierno ha aprobado para los ferrocarriles, se ha protegido sobre todo a la industria de la transformación y a los intereses extranjeros en la industria de la minería.

Los ferrocarriles no han sido los únicos subsidiarios de esos intereses; se puede afirmar que la mayoría de las empresas estatales han tenido esa "función". En este trabajo se menciona brevemente otro caso: el de la Comisión Federal de Electricidad.

Por otro lado, el hecho de que existan tarifas bajas e incosteables trae como consecuencia un desequilibrio económico de las empresas ferrocarrileras, que se traduce generalmente en el elevado déficit que presentan, el cual, a su vez, es causa de la insuficiencia para mejoras salariales, compra de equipo, etcétera.

Por supuesto el problema ferrocarrilero no se reduce únicamente al déficit financiero, o a la existencia de tarifas bajas e incosteables.

El retraso en ferrocarriles, por ejemplo, se debe, entre otras cosas, al mal estado de las vías y del equipo. Técnicos de la empresa han señalado que hay un faltante de cerca de 8 millones de durmientes,² sin contar los que requieren renovación. En cuanto al equipo (locomotoras, góndolas, carros, etcétera), además de ser caduco, es insuficiente; por otro lado, su compra en

* Ayudante de Investigación en el Centro de Estudios Políticos. Realizó sus estudios de licenciatura sobre Periodismo en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Actualmente cursa la maestría en Ciencia Política en la División de Estudios Superiores de dicha facultad.

¹ A partir del 14 de enero de 1977 están integrados los cinco sistemas ferroviarios mexicanos en uno solo denominado "Ferrocarriles Nacionales de México".

² *Excelsior*, 3 febrero de 1975.

el extranjero es un gasto oneroso para la empresa y para el Estado porque invierten fuertes cantidades financieras, que se obtienen por medio de préstamos de instituciones bancarias internacionales y norteamericanas.

No obstante esta fuerte inversión, las compras de equipo no cubren completamente las necesidades de transporte; la empresa alquila entonces unidades estadounidenses, lo cual representa un altísimo gasto de *más de medio millón de pesos diarios*. La falta de equipo ha sido durante mucho tiempo una dificultad casi insuperable, que han intentado resolver con la compra de material extranjero; sin embargo esta medida sólo ha contribuido a aumentar enormemente la deuda ferrocarrilera.

Considérese, además, otra consecuencia. Los ferrocarriles mexicanos obtienen el equipo a través de las instituciones bancarias, por eso son sustanciales deudores del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y del Banco de Exportación e Importación de los Estados Unidos, los cuales, por cierto, no solamente han cobrado altos intereses, sino que han intervenido en el diseño de las políticas ferroviarias mexicanas. El sistema tarifario —un aspecto muy importante para cualquier empresa, porque constituye el código de precios— fue elaborado con base en consideraciones técnicas del Banco Interamericano del Desarrollo.

En realidad, este dato forma parte de un fenómeno que agrava la crítica situación ferroviaria mexicana. Nuestros ferrocarriles, cuyos orígenes fueron norteamericanos (desde 1873 hasta 1938), todavía siguen ligados en gran medida a los intereses de ese país, a pesar de su mexicanización primero y posterior nacionalización.

Esa dependencia se observa no únicamente en la compra de tecnología, equipo, sistemas de comunicación, refacciones, empréstitos, sino inclusive en la aplicación de programas administrativos y de operación del sistema férreo. Se da el absurdo caso de que, hoy en día, se utilizan los métodos de contabilidad que los norteamericanos usaron cuando eran dueños de los trenes mexicanos.

De ese pasado histórico se conservan huellas que, hasta la fecha, influyen en el funcionamiento actual de nuestros ferrocarriles. El trazo de las líneas férreas, por ejemplo, es casi igual al que se construyó durante el siglo pasado y principios de éste; es decir, que las vías permanecen tendidas fundamentalmente hacia el norte y atravesando, muchas de ellas, lugares que no representan zonas productivas, porque así fueron trazadas desde la construcción del ferrocarril.

También, como en otros tiempos, técnicos norteamericanos continúan prestando "asesoría" en los ferrocarriles mexicanos. Su participación, ciertamente, no ha sido exclusivamente técnica, han opinado en aspectos administrativos y de política general de la empresa.

Un grave hecho que demuestra las ligas de los ferrocarriles a los intereses norteamericanos es el subsidio que se otorga a las compañías mineras a través de las tarifas. De aquí el interés por estudiar el tema de las tarifas ferroviarias, cuya conclusión manifiesta la necesidad de que el Estado mexicano las reestructure y modifique.

Las injustas tarifas ferroviarias³

Un veterano ferrocarrilero, ahora jubilado, se mostró muy dispuesto a contestar cualquier pregunta de la autora sobre los ferrocarriles.

—Señor Álvarez, existen muchos datos sobre la mala condición del equipo ferroviario, así como del déficit financiero de la empresa; problemas básicos de los ferrocarriles. Usted, que trabajó más de 40 años en ellos, debe tener una idea de cuál es la causa de tal situación.

—Sólo quisiera referirme a un problema que en mi concepto es el más importante. Como usted sabe, yo fui jefe de estación; tenía, pues, a mi cargo la responsabilidad de la corrida de varios trenes. En todo ese tiempo yo pude observar que los ferrocarriles hacían grandes esfuerzos por transportar todo lo que el embarcador nos solicitaba. Para realizar tal servicio cobrábamos a los usuarios lo establecido en la tarifa ferrocarrilera, la cual es sumamente baja respecto al costo del servicio. Personalmente yo no hallaba explicación para aquellos usuarios que me reclamaban por qué algunos productos tenían tarifas especiales, menores a las de otros productos. Las tarifas no eran acordadas por el costo del transporte, sino por otras consideraciones de tipo político.

—Por favor, deme un ejemplo...

—Yo creo que es muy fácil entender que productos de una misma calidad y peso, la mayoría de las veces, originan los mismos gastos de transporte al ferrocarril. Por ejemplo, el café y el frijol. La tarifa del café era hasta un 50% más baja que la del frijol. ¿La causa? El gobierno había ordenado que el café, por ser producto de exportación, gozara de una tarifa "especial". Como éste podría mencionarle muchos casos...⁴

Efectivamente el déficit financiero de los ferrocarriles se debe en buena medida a la estructura de sus tarifas. Éstas son incosteables y proteccionistas.

La Tarifa General de Carga de los ferrocarriles es un documento que contiene una tabla de cuotas por distancia y la clasificación de los artículos por transportarse. La tarifa es, por tanto, un medio técnico de aplicación de los costos del transporte para que los ferrocarriles obtengan los ingresos correspondientes a sus servicios. Definición que resulta totalmente teórica, ya que en la práctica las tarifas ferrocarrileras no cumplen con tal objetivo.

Los servicios que ofrece el ferrocarril son el transporte de carga, de pasajeros, expéres y correo, y en todos ellos tiene pérdidas, a causa de las bajas tarifas. El transporte de correo, por ejemplo, tiene un costo 13 veces mayor a lo que se cobra.⁵

³ Capítulo segundo de la tesis: "El Problema Ferrocarrilero y las Tarifas", presentada por la autora para obtener la licenciatura en Periodismo y Comunicación Colectiva en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, 1977.

⁴ Entrevista con el señor Roberto Álvarez Izquierdo, jefe de Estación de los Ferrocarriles Nacionales de México en los años de 1953 a 1961, el 27 de junio de 1975.

⁵ *Ferrocarriles Mexicanos*, revista de la Comisión Nacional Mexicana del Congreso Panamericano de los Ferrocarriles, febrero, 1973, p. 12.

Respecto al transporte de carga, que es el principal "negocio" de los ferrocarriles, además de ser el renglón que da el mayor porcentaje de ingresos a éstos, también representa el servicio que mayores pérdidas le ocasiona. En 1974 ingresaron a los FNM 2 511 millones de pesos por el transporte de carga, pero su costo total de gasto de explotación fue de 4 153 millones de pesos.⁶

Realmente el aspecto tarifario ha sido un punto clave en la historia de los ferrocarriles. Durante el siglo pasado las tarifas se impusieron según los criterios de los empresarios dueños de los ferrocarriles, Los concesionarios particulares de las líneas férreas, y a la vez inversionistas en las explotaciones mineras (en su gran mayoría extranjeros), colocaron a estos productos tarifas muy inferiores a las de aplicación general. Y aún en nuestros días tales tarifas (las mineras) continúan siendo privilegiadas respecto de las demás.

La aplicación de tarifas justas y remunerativas ha sido bandera de peticiones del movimiento obrero ferrocarrilero, ya que distintas administraciones de los ferrocarriles han preferido destituir trabajadores a reformar o aumentar las tarifas. Además la estructura caótica de las tarifas ocasionaba serios problemas para su aplicación.

1. Nuevas tarifas en 1975

Hasta febrero de ese año, en que se aprobó la Tarifa Única para los Ferrocarriles Mexicanos, aproximadamente se aplicaban, en todo el sistema, 15 tarifas diferentes. De aquí que se justifiquen estas palabras de un ferrocarrilero: "Ya estamos cansados, fastidiados y hartos de ese constante cambiadero de tarifas, ese eterno cálculo de cuotas de nuestros ferrocarriles a otros y viceversa".⁷

Con los productos que requerían transporte en dos ferrocarriles, ocurría que a una misma distancia un ferrocarril les cobraba más que otro, por la diferencia de tarifas. Por esto mismo se originó la competencia entre los propios ferrocarriles.

Cada tarifa estaba dividida en General, Especial y de Autorización Extra-Tarifa. La General incluía la clasificación de todos los productos y su tarifa correspondiente. La Tarifa Especial —establecida con base en acuerdos con los distintos usuarios del servicio— era la que en la práctica se aplicaba. La Tarifa General de la mayoría de los ferrocarriles había sido elaborada 15 años atrás. La clasificación de la carga en todo el sistema distaba mucho de ser uniforme y señalaba numerosos casos de excepción.

La nueva tarifa contempla su aplicación *única* para todos los ferrocarriles y, además, elimina las tarifas intraterminales; es decir, aquellas que se

⁶ Informe del Departamento de Contabilidad de los Ferrocarriles Nacionales de México, suscrito por el señor Javier Sodí Castellanos, jefe del Departamento, marzo 7 de 1975.

⁷ Entrevista con el señor Roberto Álvarez, citada.

aplican a los productos que utilizan los servicios de dos empresas ferroviarias. Con esto último se bajaron los costos de las anteriores tarifas en beneficio de los embarcadores a grandes distancias.

Sin embargo la estructura fundamental de las tarifas no fue modificada. Esto es, que las tarifas se encuentran aún muy por debajo de los costos de explotación, y por otro lado contienen tratamientos diferenciales para varios productos.

Las antiguas tarifas calculaban el valor del servicio con base al valor del producto en el mercado, y *secundariamente se tomaba en cuenta el costo del servicio ferroviario*. Así, de ese valor en el mercado se consideraba que el 10% correspondería a transportes, lo que no se estimaba era el continuo cambio de precios de los artículos.

Las actuales tarifas realizan un cálculo mucho más técnico. Ahora se basan en los costos variables del transporte en cada producto. Esto es indudablemente un adelanto, pero, como se reconoció públicamente,⁸ las nuevas tarifas no cambian la situación financiera de los ferrocarriles. Es así como sólo se cubrirá el 83% del costo total de operación del transporte; es decir, que el monto de la tarifa ni siquiera cubre tal renglón, menos aún lo que corresponde a los gastos por compra y mantenimiento de equipo (considerados como costos fijos), y con los cuales las tarifas contribuyen con un escaso 25%.

La metodología utilizada para calcular los costos de las tarifas fue recomendada por el BIRF (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento), uno de los principales acreedores de los ferrocarriles mexicanos. Seguramente el método fue trazado con el fin de que los ferrocarriles continúen con su misma estructura financiera. Círculo vicioso en el cual una institución bancaria internacional exige a la empresa solicitadora del crédito una situación financiera cada vez más sana, tanto más imposible cuanto más se endeuda.

El licenciado Gustavo Ariel Flores, asesor técnico de la Subdirección de Tarifas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, afirmó que "si los ferrocarriles cobraban efectivamente lo que gastan por el transporte de mercancías, el monto de las tarifas sería tres veces mayor".⁹ De aquí puede deducirse cuán bajo fue el aumento aprobado ese año con las nuevas tarifas, cuyo porcentaje promedio fue de un 37%. Aumento que no es diferente ni superior al registrado en otros años, por lo que no cambia el monto de los ingresos obtenidos por los ferrocarriles. Inclusive fue un aumento mucho más bajo, ya que la tarifa para el transporte de carga se elevó sólo en un 32% y, si se considera que este es el principal renglón de ingresos de los ferrocarriles, podemos percatarnos del poco cambio en los precios de este servicio.

Para compensar este bajo aumento la tarifa del servicio de exprés se incrementó en un 60%, pero, dado su bajo índice de tonelaje transportado,

⁸ Declaración de Eugenio Méndez Docurro, secretario de Comunicaciones y Transportes, y de Luis Gómez Z., gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México, *Excelsior*, 12 y 26 de julio de 1974.

⁹ Entrevista con la autora el 19 de junio de 1975.

realmente aportará poco al total de ingresos en los ferrocarriles. Por otro lado, la nueva tarifa no consideró un aumento general ni uniforme. Por ejemplo, la tarifa de carga del Ferrocarril Pacífico aumentó en un 21%, mientras que en los FNM fue de un 32%. De cualquier forma se puede concluir que las tarifas ferrocarrileras siguen siendo muy bajas. Este hecho provoca la competencia desleal con el autotransporte, a causa de tarifas ridículas en el ferrocarril. Un caso: el traslado de una tonelada de maíz en autotransporte cuesta 136 pesos de Guadalajara a México, mientras que en el ferrocarril cuesta 58 pesos. Es decir, un 135% más barato. Además esta tarifa de autotransporte es oficial, quizás es una cifra muy alejada de la que en realidad se cobra, ya que no hay controles estrictos en las tarifas de carga de autotransporte.¹⁰

Las tarifas ferrocarrileras apoyan, entonces, el desarrollo del autotransporte. El ferrocarril ha sido considerado como medio de promoción del desarrollo económico del país, por lo que no es de extrañar que precisamente a través de sus tarifas realicen tales propósitos.

Por la misma razón existe una estructura tarifaria que privilegia y discrimina a determinados artículos. En el Anteproyecto de Tarifa Única de los Ferrocarriles Mexicanos lo anterior se explica con base en que "no todos los productos tienen la misma capacidad de pago, ni los mismos objetivos sociales".¹¹ Con tal explicación no se puede comprender por qué se aplican tarifas bajas a artículos industriales, cuyos embarcadores pueden pagar más del doble de lo que efectivamente se les cobra. También es incomprensible por qué los productos forestales tienen tarifas tres o cuatro veces más elevadas que las de los minerales, cuando estos últimos tienen una capacidad de producción y de ingresos mayor.

2. Subsidiarias de grandes intereses industriales y mineros

Aquí llegamos a analizar algo que siempre se ha afirmado sobre los ferrocarriles: que son subsidiarios de los grandes intereses industriales y agrícolas del país, además de otros intereses extranjeros, como veremos más adelante. Por esto es fidedigno lo expresado por Luis Gómez Z., gerente de los ferrocarriles: "si el Estado subsidia a los ferrocarriles, éstos subsidian a todos".¹²

El subsidio implica el cobro de tarifas muy bajas con respecto a la de otros productos, como las mercancías consideradas en el rubro de "industriales" y lo mismo para los derivados del petróleo, materia básica también para la industria; mientras que para los productos de la selva, animales y varios agrícolas las tarifas se establecen en porcentajes mucho más altos. Por ejem-

¹⁰ *Revista Económica*, órgano del Colegio de Economistas de México, mayo 1973, p. 12.

¹¹ *Proyecto de Tarifa Única de los Ferrocarriles Mexicanos*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Tarifas Terminales y Servicios Conexos, 1974, p. 33.

¹² Entrevista con la autora, 8 de julio de 1975.

plo, se calculó que un buen número de artículos industriales con la nueva tarifa deberían de aportar en promedio un 12% al costo fijo del transporte; los derivados de petróleo aportarán un poco menos del 5%, mientras que la aportación de algunos productos de la selva y agrícolas llegará a 50 y 70%. Por otro lado, otros productos considerados como de exportación también reciben los beneficios de los subsidios en las tarifas, entre ellos algunos productos agrícolas y los productos minerales. Cabe señalar aquí la importancia de los ferrocarriles para el comercio exterior; de lo que México exporta por Nuevo Laredo se maneja por ferrocarril el 57%, por Piedras Negras el 90%, por Matamoros el 91% y por Veracruz el 73%.

El director de Servicios y Apoyo del Instituto Mexicano de Comercio Exterior, licenciado Salvador Delgado, afirmó que los exportadores mexicanos no aprovechan los estímulos para aumentar sus ventas al exterior, entre los que se encuentran los *subsidios por fletes de los ferrocarriles*. Agregó que pocos empresarios disfrutaban de la *rebaja del 100% del costo de transportación* de productos que asisten por primera vez a una exposición.¹³ Las tarifas ferrocarrileras constituyen, por tanto, un apoyo para los productos de exportación.

3. Tarifas mineras, privilegios para norteamericanos

Precisamente de tales subsidios gozan los productos minerales, artículos fundamentalmente para la exportación —y cuyas tarifas han representado serias controversias, sobre todo entre los trabajadores ferrocarrileros. Éstos argumentan que los productos mineros siempre han gozado de una subvención a través de las tarifas, en perjuicio de las finanzas de la empresa y de los intereses de otros productos transportados por el ferrocarril.

Las razones esgrimidas por los funcionarios y autoridades del ramo del transporte, que establecen tales tarifas, son “la defensa y promoción del sector minero, sobre todo a la pequeña y mediana minería que está en decadencia”. Sin embargo el porcentaje que aporta la pequeña minería a la producción total minera es sólo del 14%, por lo cual se puede afirmar que la minería es una actividad explotada principalmente por grandes compañías, que incluso mantienen la monopolización de los productos mineros. De 1958 a 1964 3 empresas captaron el 87% del valor total de producción minera.¹⁴ Esta rama de la economía es casi completamente privada, la participación del Estado es muy baja en comparación a las elevadas inversiones del capital extranjero. De las tres actividades en que se encuentra concentrada la inversión extranjera, la que presenta mayores tasas de utilidad es la minería con el 17%, para la industria el 11% y para el comercio el 8%.¹⁵

¹³ *Excélsior*, 14 de agosto de 1975.

¹⁴ Ifigenia Navarrete, *Los incentivos fiscales y el desarrollo económico de México*, UNAM, 1967, p. 71.

¹⁵ Bernardo Sepúlveda Amor y otros, *Las empresas transnacionales en México*, El Colegio de México, 1974, p. 40.

Si la minería resulta entonces una actividad económica fundamentalmente privada y con gran participación extranjera, además de que se explota casi sólo para su exportación, no existe ninguna razón válida para que ésta goce de tarifas proteccionistas. De otra forma se seguirá comprobando que los ferrocarriles son subsidiarios de los grandes intereses extranjeros.

A pesar de que la nueva tarifa se basó en los cálculos de los costos de transporte de cada mercancía, es decir, lo que cuesta al ferrocarril transportarla, para los productos mineros no se establecieron tales parámetros, porque no fueron tomados en cuenta los fuertes gastos de explotación que producen al ferrocarril. Por ejemplo, la utilización de "carros unitarios" (aquellos que cargan una sola mercancía) para su transporte, o sea, equipo especial para los productos mineros.

Un funcionario de los Ferrocarriles Nacionales de México explicaba que para

atender debidamente el transporte de los productos mineros, se organizaron trenes sólidos de mineral de hierro (los unitarios) que llevan 50 carros de 90 toneladas cada uno, y van del origen al destino y regresan con las unidades vacías, lo que hace más costoso este transporte porque el regreso es totalmente improductivo.¹⁶

Si a tal gasto agregamos el deterioro que sufren el equipo y las vías con los productos minerales, por su densidad y volumen, bien se puede observar que el monto de los subsidios para las tarifas mineras no contempla verdaderamente los costos de sus transportes.

Estos subsidios son completamente injustificados, dada la alta capacidad de pago de las compañías mineras. Durante el movimiento de huelga de 1958 los ferrocarrileros presentaron al presidente Adolfo López Mateos un estudio sobre la situación administrativa y financiera de los Ferrocarriles Nacionales, con el fin de que se resolvieran las peticiones económicas del sindicato. Las autoridades gubernamentales —relata Demetrio Vallejo— se opusieron a todo lo recomendado por los obreros, incluso al aumento de las tarifas mineras, no obstante que estaba probado que los ferrocarrileros perdían millones de pesos anualmente con ellas, y, para disimular la defensa en favor de las compañías mineras monopolistas norteamericanas, un representante oficial argumentaba que el alza de esas tarifas perjudicaría a las pequeñas compañías mineras mexicanas.

A esto le contestábamos —escribió Vallejo— que el gobierno podría y debía subsidiar a éstas en la proporción del aumento de las tarifas, pero de ninguna manera se usara ese pretexto para continuar subsidiando a com-

¹⁶ Entrevista con el ingeniero Alfonso Hernández Lozano, jefe de la Subgerencia de Planeación y Organización de los FNM, 11 de junio de 1975.

*pañías extranjeras, en perjuicio de la economía de los ferrocarriles que pertenecían a la Nación.*¹⁷

Los minerales, además de ser importantes productos de exportación, también son básicos para la industria siderúrgica ubicada en Monclova, Coahuila (para la planta de Altos Hornos de México); en Monterrey (Fundidora de Hierro y Acero "Monterrey"), y en Puebla y Veracruz (TAMSA). El ferrocarril recoge la mercancía en los propios centros de abastecimiento (las minas) y la lleva a las puertas de la industria, lo cual significa un fuerte apoyo para la industria nacional.

Las tarifas mineras han sido históricamente proteccionistas, por la imposibilidad de afectar al sector minero, fundamentalmente norteamericano. En 1938 la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México (decretada por Cárdenas), ante la negativa oficial de aumentar los precios a las tarifas mineras, exigió "que se abriera un juicio económico a la minería" para que comprobara que efectivamente estaba incapacitada a pagar lo justo por el transporte en ferrocarril. Un interesante estudio sobre las tarifas ferrocarrileras en los años de 1929 a 1940 reveló que los productos minerales fueron los que produjeron mayores pérdidas a los ferrocarriles.¹⁸

Los datos para 1964 señalaban a los productos mineros como los principales captadores de los subsidios ferrocarrileros (a través de las tarifas), la gráfica es como sigue:

<i>Producto</i>	<i>Subsidio (millones de pesos)</i>
Coke	4.5
Carbón mineral	3.5
Concentrados de cobre	.5
Minerales de hierro o de fierro	77.0
Cinc y plomo	20.5
De la selva	2.0
Maíz	27.0
Aceites en general:	2
Minerales	150.
Agrícolas	74

Como se ve, el subsidio disfrutado por los productos mineros fue superior al doble de lo captado por las mercancías agrícolas y por cualquier otro

¹⁷ Demetrio Vallejo, *Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México*, México, 1967, p. 37.

¹⁸ Miguel Quintana, *Los Ferrocarriles Nacionales de México y las tarifas de transporte de carga*, ponencia presentada en el VII Congreso Panamericano de los Ferrocarriles, 1950.

producto. Ese mismo año los minerales representaron el 54% de las pérdidas totales en el transporte de carga de los ferrocarriles.¹⁹

De aquí que resulte completamente comprensible lo expresado por Luis Gómez Z. durante una entrevista:

El reportero: ¿Está usted satisfecho de cómo están trabajando actualmente los ferrocarriles?

Luis Gómez Z.: Absolutamente. . . Tenemos felicitaciones de todos los que producen minerales. . .²⁰

Pero cómo no esperar felicitaciones, si este sector (el minero) es el principal beneficiado por las tarifas subsidiarias de los ferrocarriles.

4. Política estatal de subsidios y protección a la industria

Las empresas ferroviarias han sido un importante apoyo al proceso de industrialización del país. Al igual que otras empresas estatales, también han tenido que "sacrificar" su propia estructura financiera para dar los servicios o productos que el sector industrial requiere. La política ferroviaria ha sido un instrumento de la política económica general realizada por el Estado mexicano. En una exposición pública sobre este tema el licenciado Jesús Puente Leyva, director adjunto de Nacional Financiera, afirmó que:

La industria en México ha estado al amparo de una protección indiscriminada y onerosa. *De alto costo ha resultado el sostenimiento de tasas de crecimiento industrial por medio de tres mecanismos de transferencia de fondos sociales al sector de los productores. Primero, protección o transferencia de fondos sociales del consumidor al productor; segundo, exenciones fiscales, y tercero, por los precios administrativos por debajo de su nivel de mercado. Particularmente de empresas públicas que proporcionan servicios, sobre todo en los renglones de electricidad, petróleo y el transporte de carga por ferrocarril.*²¹

Con esta protección el sector industrial se ha convertido en la más dinámica rama de la economía del país. Sus índices de crecimiento continúan incrementándose y alejándose de los registrados en otros sectores.

No se intenta impugnar aquí la validez o no del apoyo oficial a la industrialización del país, sino los resultados que medidas como las anteriores han ocasionado en el desenvolvimiento de nuestras estructuras sociales y económicas. Por ejemplo, y primordialmente, es necesario referirse a la inequitativa distribución del ingreso, cuya situación incluso se empeora. En 1950 la mitad de las familias mexicanas recibía sólo el 19% de ese ingreso,

¹⁹ *Ferrocarriles Mexicanos*, Revista del Congreso Panamericano de los Ferrocarriles, citada, p. 52.

²⁰ *Excélsior*, 5 de febrero de 1975.

²¹ *Excélsior*, 20 de junio de 1975 (el redondo es de la autora).

mientras que las familias de más altos ingresos (20% del total) recibía el 60% del ingreso personal. La concentración de la riqueza en 1963 se advierte con más claridad si se considera que las familias con ingresos superiores, 5% del total, obtenían el 38% del ingreso.²²

Quizás esos son los datos más relevantes, pero existen otros referentes a la incapacidad de la industria para absorber la mano de obra existente, o el retraso del sector agrícola, por servir también de apoyo a las actividades industriales. El sector minero y la industria de la transformación son los renglones de la economía del país para cuyo fomento el Estado ha hecho mayores concesiones. No asombra, por tanto, que los ferrocarriles tengan que realizar compras de equipo, atendiendo a demandas de la industria de la transformación,²³ ni tampoco el que concedan tarifas bajas y tratamientos especiales para los productos mineros. En la práctica se ha beneficiado, por un lado, a intereses extranjeros —con las tarifas mineras—, dada su participación en la compra de acciones mineras y su completo dominio de la comercialización de estos productos. Por otro lado, se ha privilegiado sólo a una parte mínima del total de industria en el país. Es decir, aquellas industrias que controlan los mayores porcentajes de capital invertido, y que son escasamente el 5% del total de empresas dedicadas a la industria, fueron las que contaron y cuentan con las ventajas económicas de subsidios, exenciones, etcétera.²⁴

Se puede afirmar que el Estado mexicano ha basado buena parte del desarrollo del país en la iniciativa privada, y con objeto de impulsar a ésta ha creado la infraestructura necesaria, aun en detrimento de los gastos de beneficio social. Un ejemplo que comprueba lo anterior es lo que sucede en la Comisión Federal de Electricidad:

bajo el rubro de "contratos especiales" se vende la tercera parte del total de energía de alta tensión. Para 1972 eran 103 empresas (de más de 10 mil en todo el país) las que gozaban de esa diferencial de precios... tarifa especial que corresponde a la mitad del precio a que se vende la energía de alta tensión en general.

De ahí que las utilidades no percibidas por la industria eléctrica son la causa fundamental que limita las posibilidades de expansión dentro del propio sector y una fuente menor de recursos de que podría disponer el Estado.²⁵

Incluso las minas también son beneficiadas por esta empresa, así es como, desde hace 13 años, sus tarifas de alta tensión no han aumentado.

²² Carlos Pereyra, "México: los Límites del Reformismo", *Cuadernos Políticos*, julio-septiembre, 1974, p. 55.

²³ Entrevista con Luis Gómez Z., citada.

²⁴ Víctor Durand, "México: Dependencia o Independencia", *México, 50 años de revolución*, tomo III, p. 240.

²⁵ *Economía informal*, publicación de la Escuela Nacional de Economía de la UNAM, octubre de 1974, p. 4.

5. *Reestructuración de las tarifas*

Los ferrocarriles no podrían haberse sustraído de tal política estatal de fomento a la industria y a la minería, a través de subsidios, bajos impuestos, tarifas incosteables en empresas estatales, etcétera. Esto no quiere decir que las tarifas no puedan y deban proteger a determinados artículos, en una palabra ser diferenciales, sino que la protección o subsidio a cualquier producto debe estar plenamente justificada social y económicamente, como así lo requerirían, por ejemplo, algunos productos agrícolas de consumo popular. En todo caso las tarifas bajas, para aquellos productos que son considerados como insumos de las industrias, tendrían que ser complementadas por el costo total del transporte mediante subsidios suficientes para cubrirlo.

Tampoco hay que inclinarse por los criterios empresariales que demandan operaciones lucrativas muy alejadas de los beneficios sociales cuando exigen "igualdad de tarifas". Sin embargo sí es necesaria una situación financiera sana que contemple el cobro de precios justos de transporte, aunque no cubra la totalidad de esos costos debido a las fuertes inversiones que debe realizar el Estado para la compra de equipo, maquinaria, vías, etcétera. Tal como sucede en la mayoría de los ferrocarriles europeos, cuya operación es costea-ble, correspondiéndole a los gobiernos el mantenimiento de las estructuras técnicas más complicadas y costosas.

Es éste un aspecto tan importante que diversos funcionarios públicos se han referido al tema. Algunos han opinado que "la operación deficitaria de los organismos públicos los conduce al tutelaje y a la parálisis del dinamismo que debe privar en la gestión de un creciente aparato productivo".²⁶

Un estudio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes hace estos señalamientos:

*la elaboración de una política nacional de transportes que asegure la máxima contribución de este sector al desarrollo económico... tiene como elementos básicos la debida coordinación entre los diferentes medios de transporte, la determinación del nivel y estructura de tarifas y la preparación de programas de inversión.*²⁷

En realidad este aspecto no ha sido sólo preocupación de las autoridades gubernamentales, los trabajadores ferrocarrileros en el curso de muchos años han exigido la reorganización financiera de los ferrocarriles a través de la total modificación de las tarifas. ¿Y por qué razón lo demandan? Porque históricamente los ferrocarrileros han sido afectados por medidas de "saneamiento financiero" de la empresa, que se traducen en despidos de personal, sin que se realice naturalmente ninguna modificación a fondo de los problemas ferrocarrileros. La mayor muestra de esto fue en 1930 cuando se

²⁶ Doctor Alfredo Navarrete, subdirector de Finanzas de Petróleos Mexicanos, en entrevista para el periódico *Excélsior*, 7 de agosto de 1975.

²⁷ *Estadística Ferroviaria, 1968*, citada, p. 9.

explicó que, con motivo del aumento de la deuda ferrocarrilera, eran necesarios ciertos reajustes de personal. Como resultado de tal "reorganización" 10 mil trabajadores fueron despedidos. (Por cierto que tal idea fue propuesta por una misión norteamericana que estudió la situación crítica de los ferrocarriles.)

Por eso la frecuente insistencia de los obreros para que se modifiquen las tarifas: lo mismo exigieron en 1938, en 1958 y en 1971.²⁸

En resumen, las propuestas más importantes para la modificación de las tarifas serían: reestructurarlas a fondo para que dejen de ser protectoras e incosteables, y para lo cual necesitaría calcularse técnicamente todos los costos de transporte de cada uno de los productos que se trasladan por los ferrocarriles. Es decir, llevar a cabo no simples aumentos o miniajustes de tarifas, sino el cobro de una tarifa más cercana a los precios reales del servicio. Las grandes compañías mineras e industriales deben pagar tarifas justas, por supuesto más elevadas, por el transporte de sus mercancías, ya que poseen una alta capacidad financiera. Por otro lado, si se aceptan tarifas más bajas para productos del pequeño comercio y minería, o para productos agrícolas básicos para la alimentación popular, este subsidio debe ser reintegrado completamente por el gobierno a los ferrocarriles.

Todo lo anterior en beneficio de una mejor situación financiera de los ferrocarriles y de una operación técnica y administrativa mucho más eficiente.

²⁸ En 1938 la Administración Obrera exigió la revisión de tarifas, después el Comité Ejecutivo del Sindicato Ferrocarrilero, encabezado por Demetrio Vallejo, en 1958, pidió aumentos en las tarifas mineras, y en 1971 el programa del Movimiento Sindical Ferrocarrilero menciona, como punto importante, el pugnar porque la empresa modifique las tarifas.