

1. Antecedentes Históricos del Ferrocarril

Historia del Ferrocarril Mexicano

La historia del ferrocarril mexicano se remonta a los primeros tiempos de México, cuando se comienza a formar como una nación y a marcarse quienes llevarían las riendas. El trazo de las vías férreas conduce por diversos lugares de la nación que, al correr de los años han sido, las mismas vías, testigos de importantes acontecimientos, cuyo conjunto define el perfil actual de la nación. Cada sitio por el que cruza habla de un pasado en ocasiones lejano, que revela la identidad de un país.

La primera línea ferroviaria en México fue la del Ferrocarril Mexicano, de capital inglés, de la Ciudad de México a Veracruz, vía Orizaba y con un ramal de Apizaco a Puebla. Fue inaugurada, en toda su extensión, por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada, en enero de 1873. Al finalizar 1876, la longitud de las líneas férreas llegaba a 679.8 Km.¹

En la fotografía 1 que se muestra a continuación se puede apreciar una locomotora a vapor con vagones para pasajeros, transitando por el Istmo de Tehuantepec.



Fotografía 1: Ferrocarril Istmo de Tehuantepec.

Fuente: La comarca lagunera, Estación Torreón Galeón. <http://www.estaciontorreon.galeon.com/>

¹ Red Ferroviaria, México Desconocido.

http://www.mexicodesconocido.com.mx/espanol/cultura_y_sociedad/actividades_economicas/

Durante el primer período de gobierno del presidente Porfirio Díaz (1876-1880) se promueve la construcción ferroviaria por medio de concesiones a los gobiernos de los estados y a particulares mexicanos, además de las administradas en forma directa por el Estado. Bajo concesión a los gobiernos de los estados se construyeron las líneas de Celaya-León, Omestuco-Tulancingo, Zacatecas-Guadalupe, Alvarado-Veracruz, Puebla-Izúcar de Matamoros y Mérida-Peto.²

Bajo concesión a particulares mexicanos destacan las líneas del Ferrocarril de Hidalgo y las líneas de Yucatán. Por administración directa del Estado, el Ferrocarril Nacional Esperanza-Tehuacan, el Ferrocarril Nacional Puebla-San Sebastián Texmelucan y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Más tarde, la mayoría de estas líneas formarían parte de los grandes ferrocarriles de capital extranjero, o se unirían a los Ferrocarriles Nacionales de México en un período posterior.

En la fotografía 2 se aprecia como el ferrocarril en su comienzo era utilizado por todas las clases sociales. Aquí se aprecia una locomotora de ferrocarriles Nacionales de México.



Fotografía 2: Locomotora de ferrocarriles Nacionales de México, aproximadamente de 1890.

Fuente: La comarca lagunera, Estación Torreón Galeón. <http://www.estaciontorreon.galeon.com/>

² Breve reseña de los ferrocarriles mexicanos, Transporte e Industria. <http://www.estaciontorreon.galeon.com/productos627821.html>

En 1880 se otorgan tres importantes concesiones ferroviarias a inversionistas norteamericanos, con toda clase de facilidades para la construcción e importación de material y equipo rodante, que dieron origen al Ferrocarril Central, al Ferrocarril Nacional y al Ferrocarril Internacional. Al concluir el primer período de gobierno del General Díaz, en 1880, la red de vías férreas de jurisdicción federal contaba con 1,073.5 Km. de vía.³

Posteriormente, durante los cuatro años de gobierno de Manuel González se agregaron a la red 4,658 Km. El Central concluyó su tramo hasta Nuevo Laredo en 1884 y el Nacional avanzó en sus tramos del norte al centro y viceversa. En ese año la red contaba con 5,731 Km. de vía.⁴

En la fotografía 3 se muestra una terminal de pasajeros, gente que espera el tren y se muestra una locomotora a vapor.



Fotografía 3: Terminal de pasajeros, con locomotora de vapor.

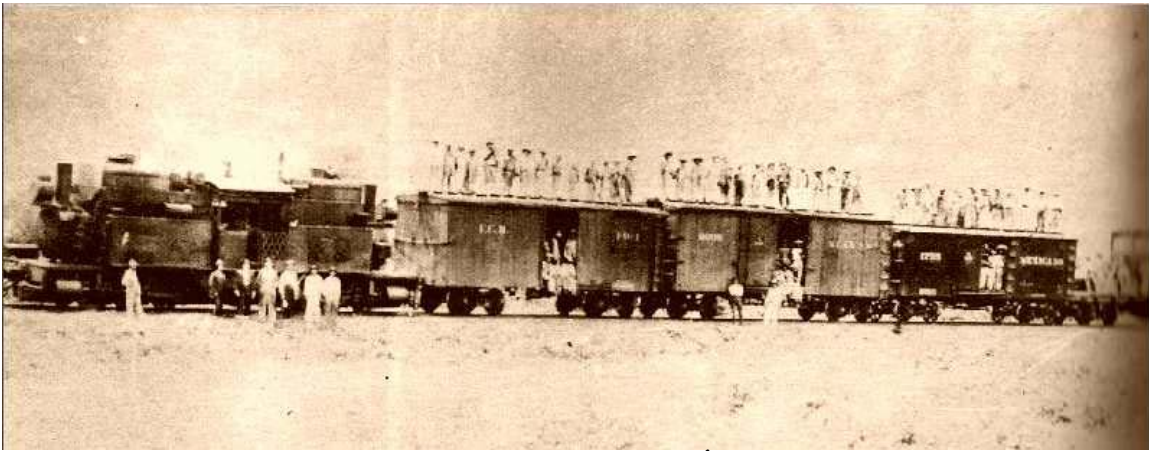
Fuente: La comarca lagunera, Estación Torreón Galeón. <http://www.estaciontorreon.galeon.com/>

³ Idem. 7

⁴ Idem. 8

El retorno de Porfirio Díaz y su permanencia en el poder de 1884 a 1910 consolidaron la expansión ferroviaria y las facilidades a la inversión extranjera. En 1890 se constituía el sistema ferroviario por una longitud de 9,544 Km. de vía; 13,615 Km. en 1900; y 19,280 Km. en 1910. Lo cual demuestra la necesidad de crecimiento que se tenía en estas épocas.

La fotografía 4 muestra un tren militar de los convencionistas, data de la época de la revolución.



Fotografía 4: Tren Militar de los Convencionistas, Época de la revolución.

Fuente: La comarca lagunera, Estación Torreón Galeón. <http://www.estaciontorreon.galeon.com/>

1.1. Principales líneas del Ferrocarril en México

En México las líneas sugieren una cobertura de los corredores económicos más activos, pero también obedecen a la necesidad de comunicar el extenso territorio mexicano, las principales ciudades. Con las principales líneas del ferrocarril en México se recorría la extensión del territorio y recorriendo también por los grandes sucesos y eventos que forjarían el México de hoy y la situación actual del ferrocarril en México.

Ferrocarril Central, de capital norteamericano. Concesión otorgada a la compañía bostoniana Achison, Topeka, Santa Fe. Línea entre la Ciudad de México y Ciudad Juárez (Paso del Norte). Inaugurada en 1884 con un ramal al Pacífico por Guadalajara y otro al puerto de Tampico por San Luís Potosí. El primer ramal se inauguró en 1888 y el segundo en 1890.

Ferrocarril de Sonora, de capital norteamericano. En funciones desde 1881, concesionado a la Achison, Topeka, Santa Fe. Línea de Hermosillo a Nogales, frontera con Arizona.

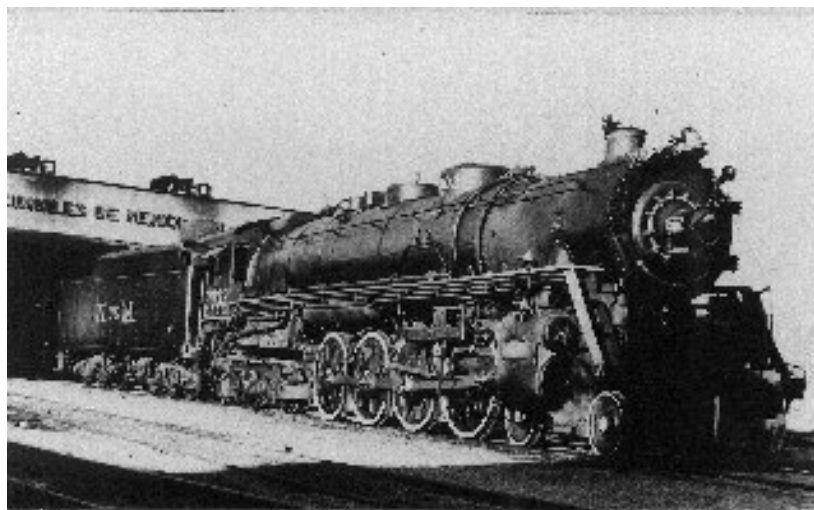
Ferrocarril Nacional, de capital norteamericano, de la Ciudad de México a Nuevo Laredo. Inaugurada su línea troncal en 1888. Posteriormente con la compra del Ferrocarril Michoacano del Sur, se extendió hasta Apatzingán y por el norte se vinculó con Matamoros. Quedó concluido en su totalidad en 1898.

Ferrocarril Internacional, de capital norteamericano. Línea de Piedras Negras a Durango, a donde llegó en 1892. En 1902 tendió un ramal a Tepehuanes.

Ferrocarril Interoceánico, de capital inglés. Línea de la Ciudad de México a Veracruz, vía Jalapa. Con ramal a Izúcar de Matamoros y Puente de Ixtla.

Ferrocarril Mexicano del Sur, concesionado a nacionales, finalmente fue construido con capital inglés. Línea que va de la ciudad de Puebla a Oaxaca, pasando por Tehuacan. Fue inaugurada en 1892. En 1899 compró el ramal de Tehuacan a Esperanza del Ferrocarril Mexicano.

La fotografía 5 muestra una de las grandes locomotoras de Nacionales de México.



Fotografía 5: Locomotora de ferrocarriles Nacionales de Mexico.

Fuente: La comarca lagunera, Estación Torreón Galeón <http://www.estaciontorreon.galeon.com/>

Ferrocarril de Occidente, de capital inglés. Línea del Puerto de Altata a Culiacán en el estado de Sinaloa.

Ferrocarril Kansas City, México y Oriente, de capital norteamericano. Derechos comprados a Alberto K. Owen en 1899. Línea de Topolobampo a Kansas City que sólo logró consolidar el trayecto de Ojinaga a Topolobampo, con la construcción por la S.C.O.P. del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico de 1940 a 1961.

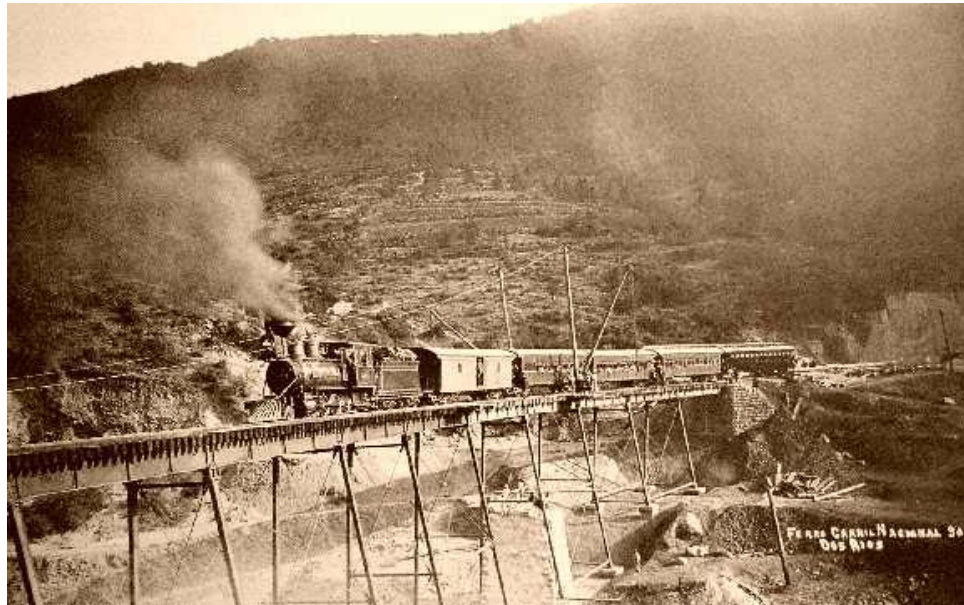
Ferrocarril Nacional de Tehuantepec del puerto de Salina Cruz en el Océano Pacífico a Puerto México (Coatzacoalcos) en el Golfo de México. Inicialmente de capital estatal, en 1894 se responsabiliza de su construcción la firma inglesa Stanhope, Hamposon y Crothell, con malos resultados. En 1889 se encarga de su reconstrucción la Pearson and Son Ltd. Esta misma compañía se asocia en 1902 con el gobierno mexicano para la explotación del ferrocarril. En 1917 se rescinde el contrato a la Pearson y el gobierno toma a su cargo la línea, anexada a los Ferrocarriles Nacionales de México en 1924.

Ferrocarril Mexicano del Pacífico, de capital norteamericano. Línea de Guadalajara a Manzanillo pasando por Colima. Fue concluida en 1909.

Ferrocarril Sud-Pacífico, del grupo norteamericano Southern Pacific. Producto de la unidad de varias líneas. Parte de Empalme, Sonora, y llega a Mazatlán en 1909. Finalmente la línea llega a Guadalajara en 1927.

Ferrocarriles Unidos de Yucatán, financiado por empresarios locales. Se integraron en 1902 con los diversos ferrocarriles existentes en la península. Permanecieron aislados del resto de las líneas férreas hasta 1958, con el ensanchamiento del ramal Mérida a Campeche y su conexión con el Ferrocarril del Sureste.

La fotografía 6 muestra un tren a vapor de pasajeros cruzando por el puente Dos Ríos.



Fotografía 6: Ferrocarril Nacional, Dos Ríos.

Fuente: La comarca lagunera, Estación Torreón Galeón. <http://www.estaciontorreon.galeon.com/>

Ferrocarril Panamericano, inicialmente de capital norteamericano y del gobierno de México por partes iguales. Unió la frontera con Guatemala, en Tapachula y San Jerónimo, con el Nacional de Tehuantepec pasando por Tonalá. Se terminó de construir en 1908.

Ferrocarril Noroeste de México, en operación en 1910. De Ciudad Juárez a La Junta en el estado de Chihuahua. Posteriormente integrado al Chihuahua-Pacífico.⁵

En la fotografía 7 se aprecia una locomotora propiedad de Nacionales de México en una estación, la locomotora 1140 acompañada de su vagón de carbón. Esta locomotora hoy en día se encuentra situada en el Museo del Ferrocarril de la Ciudad de Puebla.

⁵ Red Ferroviaria, México Desconocido.
http://www.mexicodesconocido.com.mx/espanol/cultura_y_sociedad/actividades_economicas/



Fotografía 7: Locomotora 1140 de Nacionales de México, situada ahora en el museo del ferrocarril de la Ciudad de Puebla.

Fuente: La comarca lagunera, Estación Torreón Galeón. <http://www.estaciontorreon.galeon.com/>

Quedando pendientes del tendido ferroviario el sureste mexicano, parte de la zona centro del Pacífico, la península de Baja California, la Sierra de Chihuahua, parte de Sonora y regiones específicas en cada uno de los estados.

En 1908 nacen los Ferrocarriles Nacionales de México con la fusión del Central, el Nacional y el Internacional (junto con varios ferrocarriles pequeños que le pertenecían: Hidalgo, Noroeste, Coahuila y Pacífico, Mexicano del Pacífico). Los Nacionales de México contaban en total con 11,117 Km. de vías férreas en territorio nacional.⁶

En la época de la revolución el tendido ferroviario sufrió grandes golpes, se buscaba limitar el avance de tropas enemigas de ambos frentes sabotando las líneas ferroviarias.

En la fotografía 8 se aprecia a los hombres del Gral. Francisco Villa reparando las vías de tren en las afueras de Torreón.

⁶ Idem. 11



Fotografía 8: Los hombres de Villa Reparando las vías en las afueras de Torreón.

Fuente: La comarca lagunera, Estación Torreón Galeón, copyright – mutual film company.

<http://www.estaciontorreon.galeon.com/>

En 1910 estalla la Revolución Mexicana peleada sobre rieles. Durante el gobierno de Francisco I. Madero la red aumenta 340 Km. Para 1917 se habían agregado a la red de los Nacionales de México los tramos Tampico-El Higo (14.5 Km.), Cañitas-Durango (147 Km.), Saltillo al Oriente (17 Km.) y Acatlán a Juárez-Chavela (15 Km.).⁷

En 1918 la red ferroviaria de jurisdicción federal sumaba 20,832 Km. Los estados, por su parte, contaban con 4,840 Km. En 1919 la red federal había aumentado a 20,871 Km.⁸

Entre 1914 y 1925 se construyeron 639.2 Km. más de vías, fueron levantados 238.7 Km., rectificadas algunos trazos y diseñadas nuevas rutas.⁹

⁷ Idem. 8

⁸ Idem. 11

⁹ Idem. 13

La fotografía 9 muestra la locomotora 64, a bordo o al mando de dicha locomotora podemos apreciar a diversos hombres armados.



Fotografía 9: Locomotora 64.

Fuente: La comarca lagunera, Estación Torreón Galeón. <http://www.estaciontorreon.galeon.com/>

En 1926 los Nacionales de México fueron devueltos a sus antiguos propietarios, y se creó la Comisión de Eficiencia de Tarifas y Valuadoras de Daños. Los accionistas privados recibieron la red de los Nacionales con 778 Km. más de vías.¹⁰

En 1929 se constituye el Comité Reorganizador de los Ferrocarriles Nacionales presidido por Plutarco Elías Calles. En ese tiempo se inicia la construcción del Ferrocarril Sub-Pacífico que unió a Nogales, Hermosillo, Guaymas, Mazatlán, Tepic y Guadalajara. Además se avanzó en la línea que cubriría los estados de Sonora, Sinaloa y Chihuahua.

Al iniciar los años treinta el país contaba con 23,345 Km. de vías. En 1934, con la llegada de Lázaro Cárdenas a la presidencia de la república, se inicia una nueva etapa de participación del Estado en el desarrollo ferroviario, que incluyó la creación en ese

¹⁰ Idem. 15

mismo año de la empresa Líneas Férreas S.A., con el objetivo de adquirir, construir y explotar toda clase de líneas férreas y administrar los ferrocarriles Nacional de Tehuantepec, Veracruz-Alvarado y dos líneas cortas.

En 1936 se crea la Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, encargada de establecer nuevas líneas férreas, y en 1937 se expropiaron los Ferrocarriles Nacionales de México por considerarlos empresa de utilidad pública.

En la fotografía 10 se logra apreciar lo que se conoce como la acción de dar el paso de vía.



Fotografía 10: Dando el paso de Vía,

Fuente: La comarca lagunera, Estación Torreón Galeón. <http://www.estaciontorreon.galeon.com/>

El ánimo constructor por dotar al país de una red férrea integral, que incluyera por ejemplo zonas cuya importancia económica fue posterior al tendido inicial, continuó en las décadas siguientes. De 1939 a 1951 la construcción de nuevas vías férreas a cargo de la federación fue de 1,026 Km., y el gobierno adquirió, además, el Ferrocarril Mexicano, que pasó a ser una institución pública descentralizada.¹¹

¹¹ Red Ferroviaria, México Desconocido.

http://www.mexicodesconocido.com.mx/espanol/cultura_y_sociedad/actividades_economicas/

En la fotografía 11 se aprecia un tren de pasajeros cruzando un puente, esta fotografía es portada del libro llamado Los Días de Vapor.



Fotografía 11: Tren de pasajeros de Vapor.

Fuente: Los días de Vapor.

Las principales líneas construidas por la federación entre 1934 y 1970 son las siguientes:

Línea Caltzontzin-Apatzingán en el estado de Michoacán rumbo al Pacífico.
Fue inaugurada en 1937.

Ferrocarril Sonora-Baja California 1936-47. Parte de Pascualitos en Mexicali, atraviesa el desierto de Altar y une Punta Peñasco con Benjamín Hill, donde entronca el Ferrocarril Sud-Pacífico.

Ferrocarril del Sureste 1934-50. Parte del puerto de Coatzacoalcos a Campeche. Entronca con los Unidos de Yucatán en 1957 con el ensanchamiento del ramal Mérida-Campeche.

Ferrocarril Chihuahua al Pacífico 1940-61. Luego de integrar líneas en existencia desde el siglo XIX y de construir nuevos tramos, se inicia en Ojinaga, Chihuahua, y termina en el puerto de Topolobampo, Sinaloa.¹²

En los años cuarentas y cincuentas se hicieron importantes trabajos de ensanchamientos de vías, rectificación de trazos y modernización de telecomunicaciones, especialmente en la línea México-Nuevo Laredo.

En 1957 se inaugura el Ferrocarril Campeche-Mérida y se construyen los tramos Izamal-Tunkás como parte de los Unidos de Yucatán, y Achotal-Medias Aguas para solucionar el tráfico de Veracruz al Istmo. En ese mismo año se reanudan las obras del Ferrocarril Michoacán al Pacífico, partiendo de Coróndiro rumbo al puerto de Pichi, cerca de Las Truchas. Además se concluye el ramal San Carlos-Ciudad Acuña que incorpora a esa ciudad fronteriza en Coahuila a la red nacional.

En 1960 el Ferrocarril Mexicano se incorpora a los Nacionales de México. En 1964 existen en el país diez entidades administrativas diferentes en los ferrocarriles. La longitud de la red alcanza 23,619 Km., de los cuales 16,589 pertenecen a los Nacionales de México.

Parte de la colección del Museo del Ferrocarril de la Ciudad de Puebla, se conforma de trenes importantes para la historia de México, así se aprecia la locomotora 7025 de Nacionales de México, ahora situada en el mencionado Museo de la Ciudad de Puebla. Esta locomotora se puede apreciar en la fotografía 12. En la fotografía 13 se aprecia la misma locomotora que se ve en la fotografía 12.

¹² Idem. 17



Fotografía 12: Locomotora 7025, de Nacionales de México, ahora situada en el museo del Ferrocarril en la Ciudad de Puebla.

Fuente: msn groups, ferrocarriles mexicanos. <http://groups.msn.com/ferrocarrilesmexicanos>

En 1965 la federación se hace cargo del Ferrocarril de Nacozari. En 1968 se crea la Comisión Coordinadora del Transporte y se sientan las bases para la unificación ferroviaria nacional. En agosto de ese año se fusionaron el Ferrocarril del Sureste y los Unidos de Yucatán.



Fotografía 13: Locomotora 7025 restaurada, de Nacionales de México, situada en el museo del Ferrocarril en la Ciudad de Puebla.

Fuente: msn groups, ferrocarriles mexicanos. <http://groups.msn.com/ferrocarrilesmexicanos>

En febrero de 1970 se entregaba a los Nacionales de México la línea de Coahuila a Zacatecas, y en junio adquiere la línea del Ferrocarril Tijuana-Tecate, con lo que se culmina la nacionalización de las líneas férreas en México, proceso iniciado como ya se dijo a principios de siglo. También en ese año se moderniza la vía y se corrigen los trazos de la capital a Cuautla y a San Luís Potosí, además de la línea a Nuevo Laredo.

En los años ochentas la labor ferroviaria se abocó fundamentalmente a la modernización de vías, telecomunicaciones e infraestructura, a la corrección de pendientes y al diseño de nuevos trazos. Entre 1979 y 1993 se llevaron a cabo también obras de vital importancia en la línea México-Veracruz, vía Orizaba (del antiguo Ferrocarril Mexicano, 1873).

En ésta se realizó un nuevo trazo. Cuenta con el túnel El Mexicano, de 2, 960 m, cuya construcción permitió un delineamiento con menos curvas y mejores condiciones de operación, y es el túnel ferroviario más largo de América Latina, el nuevo puente Metlac, de 430 m de longitud entre apoyos extremos y una altura máxima de 130 m; los viaductos Azumbilla, Vaquería, Acultzingo; y el viaducto túnel Pénsil, enclavado en la montaña, con sus arcos abiertos hacia el cielo, tiene una longitud de 135 m con trazo curvo y anchura para la instalación de doble vía. El Pénsil cuenta con dos reconocimientos internacionales: la mención otorgada por la organización Puente Alcántara en España, 1993, y el Premio Brunel concedido por el gobierno de Dinamarca, en el concurso de diseño internacional de 1996.

Basta señalar, que en el Plan de Largo plazo y Programa de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1989-1994¹³, se establecen las vías férreas que deben ser reconstruidas, los nuevos trazos a implementarse, así como las nuevas líneas a construirse hasta el año 2000. Más de un siglo de ingeniería ferroviaria en México, con sus éxitos y sus límites,

¹³ Secretaria De Comunicaciones y Transportes, Memorias del tercer encuentro del Ferrocarril SISTEVU. p. 80

sorprenderían sin duda a aquellos primeros hombres que soñaron, tan solo soñaron, con una red férrea nacional.¹⁴

La fotografía 14 muestra un convoy de de dos locomotoras y vagones de pasajeros.



Fotografía 14: Convoy de dos locomotoras y vagones de pasajeros.

Fuente: msn groups, ferrocarriles mexicanos. <http://groups.msn.com/ferrocarrilesmexicanos>

Para el año 1995 el Gobierno presenta al Congreso una iniciativa para modificar el artículo 28 de la Constitución, que reservaba al Estado la exclusividad de explotación de los ferrocarriles. Poco tiempo después se redactó la denominada Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario que sentó las bases para la entrada del sector privado en este campo del transporte. En esta norma se determinó que una empresa extranjera no podía disponer de más del 49% de la compañía privatizada. Más tarde, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes redactó las normas básicas del proceso de apertura al capital privado y, a mediados de 1996, salió a concurso la primera línea.

¹⁴ Sueños y realidades del sistema ferroviario mexicano, México Desconocido. www.mexicodesconocido.com/transporte

El antiguo sistema ferroviario fue dividido en tres grandes regiones. En junio de 1997, las compañías Kansas City, Southern Industries y Transportación Ferroviaria Mexicana se hicieron con la zona Noroeste, con 3.960 kilómetros de vías, por un precio de 1.000 millones de dólares. Unos cuantos meses más tarde fue Grupo México y Union Pacific quienes se hicieron con la línea del Pacífico Norte, con 6.200 kilómetros de vías, por 400 millones de dólares. Y en último lugar, Ferrocarril del Sureste, con 2.200 kilómetros de vías, fue vendida al grupo mexicano Tribasa por 290 millones de dólares, quien, a su vez, se deshizo de ella el mes de julio de ese mismo año y la vendió a Frisco, filial del holding mexicano Carso.

En la actualidad, la privatización de los Ferrocarriles Nacionales de México está tocando su fin, con operaciones de empresas privadas a lo largo de más de una década, el ferrocarril se ve en condiciones de crecimiento, con un panorama prometedor, y con una competencia actual del autotransporte que necesita reestructuración.

1.2. Panorama de la situación del Servicio Ferroviario en México.

Para poder hablar de la actualidad del ferrocarril es importante tener en cuenta de dónde viene el ferrocarril en México de su historia. Quienes conocen la historia de México, sabrán que para el momento en el que comenzaba a tomar fuerza el ferrocarril y la nación mexicana buscaba su estabilidad política, la situación económica era bastante difícil debido a la explotación que sufrió México, por ser colonia española. No era el único problema que enfrentaba México sino que también transcurrían una serie de enfrentamientos por el poder y por encontrar quien llevaría el mando en México.

El ferrocarril mexicano fue utilizado para librar grandes batallas durante la época en que se consolidaba México, fue utilizado a grandes escalas era el principal medio de transporte del país. Podría decirse que “México nació siendo una nación ferrocarrilera dado que jugó un papel muy importante en la revolución y las otras épocas en las que México se organiza como nación. Venustiano Carranza firma varios acuerdos y tratados en carros de ferrocarriles, cuando firma en 1913 con el Licenciado Isidro Fabela en

Tlanepantla. Era el medio unificador de la nación.”¹⁵ Sin embargo posterior a las guerras surge un decaimiento precoz del ferrocarril en México. Dicho decaimiento se debió a la inestabilidad política y gran pobreza que surgió de las guerras y batallas que existirían en el país en los años siguientes debido a enfrentamientos de tipo ideológico y político.

Una interpretación interesante del fenómeno del déficit crónico durante dicho periodo: “El problema no era el de la magnitud de los ingresos del gobierno, sino la magnitud de sus gastos militares requeridos no solamente para la defensa nacional... sino para establecer y restablecer la autoridad de los diferentes regímenes en contra de la oposición política y de las revueltas indígenas”.¹⁶ Esta circunstancia indica una modificación estructural de la vida cotidiana respecto del viejo régimen: el deterioro de la hegemonía de la Iglesia. Según palabras de David Brading,¹⁷ “era la Iglesia, y no la fuerza militar, la que conservaba la paz en la Nueva España”.

En su reconocido estudio histórico sobre la hacienda pública mexicana, que data de 1905, Pablo Macedo¹⁸ asienta una triste verdad: “La hacienda pública mexicana fue concebida en pecado original: cuando vino a la vida, nació con ella la bancarrota; y, sin hipérbole alguna, al día siguiente de consumada la Independencia, apenas instalado el primer gobierno nacional, se vio que los ingresos no alcanzaban a cubrir los gastos...”, de esta situación se desencadenan todo tipo de problemas para el país, sin embargo atañe el ferrocarril y su infraestructura, y de modo que cuando un país no puede manejar su economía sanamente no tendrá la posibilidad de hacer inversiones, esto querrá decir que la infraestructura no tendrá inversión.

¹⁵ Casasola Gustavo, *Hechos y Hombres de Mexico*. p.

¹⁶ *Idem*. 21

¹⁷ David A. Brading, doctor en historia de el University College of London y se desempeña como profesor de historia de México en la Universidad de Cambridge, comienza su carrera en la Univ. de Berkeley, y en la de Yale. Su obra sobre historia mexicana abarca desde el periodo colonial hasta el siglo XX. Reconocido ante el fondo de Cultura económica, México.

¹⁸ Pablo Macedo, *Evolución mercantil. Comunicaciones y obras públicas. La hacienda pública*. México, D. F., 1989. Este libro muestra, con una perspectiva histórica, la evolución mercantil en México desde antes de la colonia hasta la fundación de las instituciones de crédito y su funcionamiento en 1902. Describe las condiciones geográficas del territorio mexicano en ese mismo período para, con esa base, explicar la situación de las comunicaciones y las obras públicas.

La fotografía 15 ilustra un tren revolucionario, propiedad de la compañía Nacionales de México.



Fotografía 15: Tren revolucionario, locomotora 113 de Nacionales de México.

Fuente: La comarca lagunera, Estación Torreón Galeón. <http://www.estaciontorreon.galeon.com/>

El principal problema para el ferrocarril mexicano y para México en materia de infraestructura es la insuficiencia de este medio para satisfacer su demanda como medio de transporte masivo. “México requerirá inversiones en infraestructura por 20 mil millones de dólares al año durante la próxima década, casi 3 por ciento del producto interno bruto (PIB), según estimaciones del Banco Mundial (BM).”¹⁹

El hecho que el ferrocarril se encuentra en rezago y que la necesidad de México en cuestión de infraestructura, marca un panorama turbio para los ferrocarriles porque; “en 2003 apenas se logró invertir 119 mil millones de pesos en torno a 8 mil 500 millones de dólares en infraestructura”.²⁰ “El transporte ferroviario está destinado a fungir como

¹⁹ Ana Maria Rosas Peña, Infraestructura Obstáculo al crecimiento. p

²⁰ Informe de Gobierno 2003, <http://informe.fox.presidencia.gob.mx/>

columna vertebral en materia de carga, en virtud de sus grandes ventajas como medio de transporte masivo.”²¹ Ahora, se sabe que para desarrollar crecimiento se puede realizar únicamente mediante un amplio desarrollo de la actividad económica, la cual depende en gran parte del sistema de transporte. De igual forma el transporte genera el desarrollo regional, al facilitar la creación de mercados y realiza una red incorporada de actividades en dichos mercados.

El ferrocarril mexicano actualmente no se encuentra en el rezago que aparenta según el estudio de la evaluación económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, realizada para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Instituto Mexicano del Transporte, es entendible el hecho que ante la liberalización del ferrocarril, éste y el autotransporte se ven en condiciones de coexistencia de mayor competencia a la vez que tienen una creciente complementariedad.

Las fotografías 16 y 17 muestran las locomotoras de Transportación Ferroviaria Mexicana y Ferromex respectivamente con sus convoyes.



Fotografía 16 y 17: Locomotoras de TFM y Ferromex, en sus convoyes.

Fuente: msn groups, ferrocarriles mexicanos. <http://groups.msn.com/ferrocarrilesmexicanos>

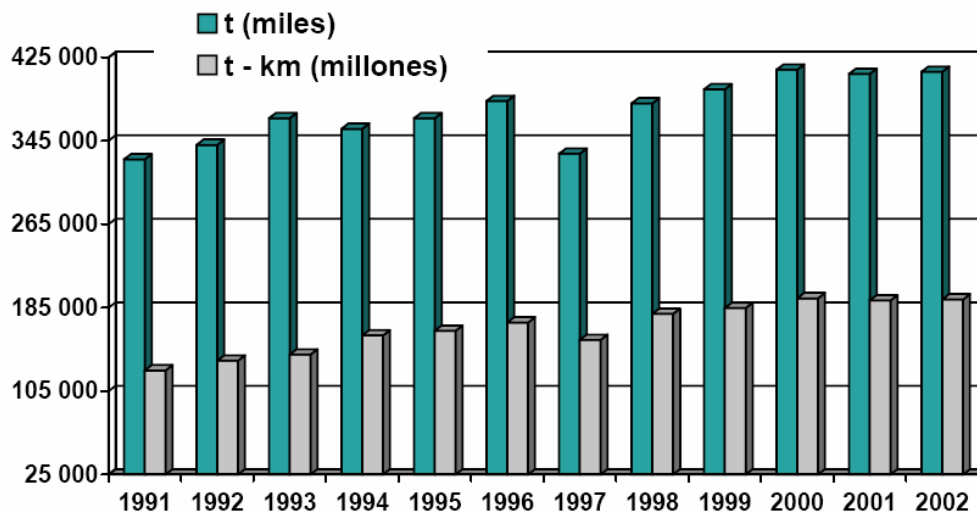
A comparación del transporte ferroviario de carga, el de pasajeros muestra un grave descenso, tras reconocerse que la vocación del ferrocarril estriba en mover grandes volúmenes de carga a grandes distancias. Sin embargo el transporte de pasajeros sería una herramienta indispensable para el pasajero mexicano, dado que éste ofrece recorridos largos a bajos costos. El problema del transporte de pasajeros por ferrocarril deberá ser

²¹ Vía Férrea México-Querétaro, Secretaría de Comunicaciones y Transporte. p. 21

abordado en estudios de viabilidad y un análisis de los diferentes impactos económicos que propiciaría y como afectaría a los servidores de este servicio.

El ferrocarril en los últimos años ha presentado un vigoroso repunte debido principalmente al cambio operativo – administrativo en el que se ha visto inmerso. En el periodo 1991 a 2002 las unidades de demanda* atendida del ferrocarril presentan una tendencia al crecimiento como lo reflejan los indicadores operativos de toneladas y toneladas-kilómetro, donde las toneladas proyectan una tasa de crecimiento media anual (tcma) de 5.1%; esta fue mayor a la tasa de crecimiento toneladas-kilómetro, que fue de 4.2% para dicho periodo. El repunte se aprecia mejor a partir del proceso de apertura; tan solo entre 1997 y 1998, las toneladas-kilómetro crecieron 10.4% y las toneladas 23.1%.

²² Dicho crecimiento se aprecia mejor en la gráfica mostrada a continuación:



Gráfica 1. Evolución del transporte de carga terrestre, por ferrocarril.

Fuente: Evaluación Económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, IMT, SCT. 2004. p.55

* Esta expresión se refiere a las toneladas transportadas y a las toneladas-kilómetro recorridas. Para los organismos que producen transportación es su producto. Se consume conforme se va produciendo. Las toneladas se usan como método de cuantificación de volumen. Dichas medidas son las utilizadas para cuantificar la producción y todo lo que derive de estos productores, como evaluaciones de rendimiento, capacidad, eficiencia, etc. Las toneladas kilómetro se convierten en una unidad en la que se unifica a todos los productores de transporte.

²² Evaluación Económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, IMT, SCT. 2004. p. 56

“En el periodo 1980-1993 el promedio del ingreso real del ferrocarril por unidad de servicio t-km. fue prácticamente idéntico al del periodo 1999-2003 (de 0.261 y de 0.258 pesos constantes del año 2000 respectivamente), es decir que un usuario promedio del ferrocarril no apreció un incremento real de su costo pro transportar sus mercancías. Sin embargo de acuerdo con el Índice Nacional de Precios al Productor para el periodo diciembre de 2003 a junio de 2004 se halló que el nivel de precios del ferrocarril para mercado nacional se mantuvo sin cambios, esto significa que existe en el ferrocarril una política tarifaria diferenciada por tipo de mercado, por su parte, el autotransporte no presenta éste tipo de diferenciación dado que reportó un incremento generalizado de 3% tanto para el mercado nacional, como internacional.”²³

La fotografía 18 ilustra un tren de carga de la compañía BNSF/KCSM, con carga contenerizada.



Fotografía 18: Tren de Carga de BNSF/KCSM, convoy con carga contenerizada.

Fuente: msn groups, ferrocarriles mexicanos. <http://groups.msn.com/ferrocarrilesmexicanos>

²³ Evaluación Económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, IMT, SCT. 2004. p. 32