

La estrategia geopolítica-histórica-norteamericana, aplicada para el control del sistema ferroviario mexicano

Octavio César Covarrubias Salinas*

EL SISTEMA ferroviario nacional en sus inicios, es decir en el siglo pasado y principios del presente, significó un factor detonante en el crecimiento económico de algunas actividades sectoriales, impulsando regiones y ciudades y modernizado la estructura económica y social que se tenía antes de la aparición del ferrocarril; sin embargo, gran parte de los beneficios que se obtuvieron por este “progreso” fueron a dar hacia los inversionistas y acreedores extranjeros; éstos, a través de una serie de estrategias geoeconómicas y geopolíticas implementadas a lo largo del siglo xix, obtuvieron importantes núcleos de poder económico en todo el territorio mediante la construcción de grandes líneas que llegaron hasta las regiones más apartadas del país.

En el periodo en el que estuvo Porfirio Díaz en el poder, la inversión extranjera, particularmente la estadounidense, pudo concretar sus planes de extensión de sus líneas ferroviarias hacia el sur del Río Bravo; a través de ellas tuvo acceso a importantes centros de abastecimientos de minerales y materias primas, lo cual fue un elemento fundamental para fortalecer su poderío económico.

Aunque con la mexicanización de los ferrocarriles (antes que empezara la Revolución Mexicana) se logró detener en algo el gran saqueo de riquezas hacia el exterior, Ferronales de México siempre estuvo cargando con problemas de índole económico, político y sindical, pero su mayor dilema fue la permanente presencia de los capitales extranjeros que, junto con el gobierno de Washington, fueron actores determinantes en la vida de la empresa, ya sea como socios con el Estado o fungiendo como acreedores, buscaron tener en sus manos el manejo del ferrocarril a través de un control financiero o directivo, fijando con ello los lineamientos que tenía que seguir la compañía.

La empresa estatal arribó a la década de los ochenta inmersa en un deterioro histórico producto de sus deficiencias estructurales y de las presiones del capital estadounidense, que se dieron a lo largo de este siglo. Este decenio representó la coyuntura favorable, auspiciada por la políticas neoliberales aplicadas en nuestro país, que dio pie a la reestructuración y posterior privatización de FNM en el actual sexenio.

* Miembro del Seminario de Teorías del Desarrollo, Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM.

Con base en estos sucesos nos damos cuenta que el transporte ferroviario es estratégicamente importante, además este tránsito de bienes y personas representa para cualquier región el equivalente a una verdadera "columna vertebral" del desarrollo. Este movimiento no es otra cosa que un sector del transporte que promueve y facilita las actividades productivas de un país; es un proceso económico, social y político que traslada bienes y servicios de un lugar a otro en un determinado espacio físico.

Es económico porque reproduce el valor del dinero y desarrolla actividades productivas; es a partir de aquí que se convierte en un hecho social por la promoción de las relaciones sociales y que a través de estrategias determinadas se implementan políticas que buscan organizar y regular el transporte.

Para el especialista Víctor Islas, el sector transporte es "el conjunto de instituciones, personas, con recursos y servicios que participan de manera directa en la liberación de un servicio que consiste en trasladar personas y bienes".¹ Así, bajo esta idea, el transporte empuja el desarrollo de un país, ya que gracias a él se promueven distintas actividades en un espacio que puede ser aéreo, fluvial, marítimo o terrestre, facilitando las relaciones entre países, regiones o personas, en sus bienes y servicios. Dicho en otros términos, el transporte cumple con un papel clave en el aspecto económico, social y cultural de cualquier país o región.

EL TRANSPORTE: LA ESTRATEGIA GEOPOLÍTICA

El transporte es un medio determinado por la geografía política, y que la acción del hom-

bre lo condiciona de acuerdo con sus intereses que son estratégicos, ya que el que detente un medio de comunicación implica que está poseyendo un poder que le permite responder a sus distintas necesidades de desarrollo de acuerdo con la lógica geopolítica. Es por eso que primero vayamos por partes, analizando la relación del transporte con la geopolítica.

La geopolítica inicialmente se entiende como una base científica o un arte de control de un espacio vital geográfico que es estratégico² para un país; ya desde antes de la Segunda Guerra Mundial se mencionaba que, "la Geopolítica debe ser y será la conciencia geográfica de un Estado",³ esto es porque ella da las herramientas para una acción política en una órbita estatal, región o espacio determinado de la geografía para su control político, económico, social y cultural.

Para un escritor sudamericano, la geopolítica es que:

La ciencia que estudia la influencia de los factores geográficos en la vida y evolución de los Estados, a fin de extraer conclusiones de carácter político; asimismo guía al estadista en la conducción de la política interna y externa del Estado y orienta al militar en la preparación de la defensa nacional y en la conducción estratégica; al facilitar la previsión del futuro mediante la consideración de la relativa permanencia de la geografía les permite deducir la forma concordante con esta realidad en que se puede alcanzar los objetivos y, en consecuencia las medidas de conducción política o estratégica convenientes.⁴

Otro autor manifiesta que "es la ciencia que trata la dependencia de los hechos políticos con relación al suelo",⁵ en cambio para

un teórico anglosajón dice que es: *The study of the geographical distribution of power among states across the world, especially the rivalry between the major powers.*⁶

Con estas definiciones se puede deducir que la geopolítica es una ciencia encargada de estudiar la aplicación de estrategias políticas, en una área determinada que tiene distintas condiciones geográficas, para obtener fines u objetivos de un Estado, entre otros entes estatales y actores nacionales o internacionales.

El transporte es un elemento sustancial para la geopolítica ya que a través de este medio se conserva esa unidad política inherente al Estado a través del control que se tiene en un área determinada; como bien lo apuntaban los teóricos alemanes antes de la Segunda Guerra Mundial, “para que un espacio geográfico y los recursos de otro país sean obtenidos, el sistema de carreteras, ferrocarriles y medios de comunicación deben estar en manos de una metrópoli interventora con el fin de ganar o unir núcleos de un espacio vital y los centros de producción y explotación”,⁷ todo esto a partir de una estrategia geopolítica aplicada en un espacio geográfico. Es importante hacer notar que aquí podemos desprender un ejemplo práctico que se tiene de una determinada política “geo-económica” como instrumento de la geopolítica.⁸

De este modo tenemos que la geopolítica nos brinda una estrategia de planeación que en el transporte ferroviario es muy relevante debido a que gracias a ella se tiene una red inteligente que conduce a los estados, a través de este medio de comunicación, a conseguir sus objetivos nacionales de acuerdo con una necesidad de la sociedad que en este caso es la comunicación y que deriva

en una mayor cohesión nacional, necesaria para la autodeterminación e independencia estatal.

LA EXPRESIÓN DE LA SOBERANÍA DEL SECTOR TRANSPORTE

La expresión concreta de nuestra soberanía consiste en preservar la integridad de nuestro territorio y asegurar en el mismo la vigencia del Estado de derecho con la supremacía de la Constitución Política y de las leyes que emanan de ella. Asimismo, son expresión de nuestra soberanía el definir objetivos propios de desarrollo, promoverlos en el país y en el extranjero y el fortalecer nuestra identidad y nuestra cultura.

La soberanía hoy en día es difícil describir debido a los múltiples cambios que ha tenido la sociedad mundial, originados por las corrientes globalizantes de los últimos tiempos. Por lo tanto, para entenderla, se parte de dos características generales:

- A) La soberanía, en lo interno, es la autoridad completa y exclusiva que ejerce el Estado sobre todas las personas y cosas que se encuentran en su territorio, mediante el establecimiento de su propio régimen social, político, jurídico, económico etcétera.
- B) Y, en lo externo, se da con la independencia y autonomía, y en sus relaciones con los demás entes estatales.¹⁰

Esto nos deja en claro que la soberanía es la voluntad política suprema de un pueblo, que se da al ente estatal para que garantice el derecho y sus leyes en su espacio o territorio delimitado y evitando que ningún poder esté por encima, teniendo una independencia frente a otras naciones, además de gozar de potestad en los dominios territoriales, negando toda autoridad política superior y respetando el principio de autodeterminación.

Entonces, en el caso particular del transporte (específicamente el ferrocarril), la rela-

ción con los conceptos tratados hasta ahora es mayúscula, debido a que la soberanía sobre este medio de comunicación es “geoes-tratégica” para un país que desee preservar la integridad de su seguridad nacional en sus motores de desarrollo, porque esta seguridad es precisamente la condición del Estado para salvaguardar un proyecto nacional.

UN INICIO INCIERTO PARA EL DESARROLLO FERROCARRILERO EN NUESTRO PAÍS ANTE LA DESORGANIZACIÓN NACIONAL

En el inicio de vida independiente como país, no se sabía con exactitud la dimensión exacta del territorio nacional; los caminos o terracerías que se tenían eran pocos y en malas condiciones, situación muy vulnerable por lo que significaba el poder establecer hasta donde llegaba la soberanía territorial; había constantemente visitas de extranjeros recorriendo el país, entre los que destaca el enviado del gobierno norteamericano, J.R. Poinsett, el cual ya empezaba a mandar informes sobre lo anárquico que se encontraba el país y sus caminos.

Este desorden provocaba la urgente necesidad de comunicar el país con caminos o medios de transportes eficaces como el ferrocarril. El primer gran intento de hacerlo fue el 4 de noviembre de 1824, cuando el Ejecutivo convocó a un proyecto de comunicación por ferrocarril en el Istmo de Tehuantepec, ya que se vislumbraba que esta zona sería un centro comercial importante, contemplándose desde ese entonces que podría ser la unión entre los océanos Atlántico y Pacífico.

En 1842 comenzó el otorgamiento de concesiones para la construcción de distintos tramos de ferrocarril, los cuales fueron los primeros intentos por construir una línea completa. El primero fue en 1850, el de Veracruz-Molino, de 13.6 kilómetros; de allí en adelante se inició el desarrollo ferroviario a través de concesiones dadas a firmas extranjeras. No obstante el gobierno se tuvo que endeudar con distintos bancos extranjeros para subsidiar la construcción de los trechos faltantes a la línea, la cual estaba programada que iría del puerto hasta la ciudad de México.

Debe señalarse que la construcción del ferrocarril significó expropiaciones de terrenos afectados por el Derecho de Vía (que es la acción del Estado de conceder pedazos de tierras al inversionista para tener espacio en el uso del ferrocarril), lo cual significó la entrega al capital extranjero de una importante soberanía del territorio, pero todo esto no fue tomado en cuenta por el gobierno, ya que se tenía en mente otros proyectos de construcción con empresas extranjeras.¹¹

Inicialmente la estrategia de la inversión extranjera por obtener las concesiones ferroviarias se dio mediante distintos escritos de representantes diplomáticos norteamericanos en la prensa nacional, entre los que destaca el de Edward Lee Plumb en el cual anotaba:

Una línea directa de ferrocarril desde la costa mexicana del Pacífico, que pasará por los centros principales de población de Estados Unidos, encontrando consumidores en toda su extensión, daría a México, como fuente proveedora de estos artículos de primera necesidad, ventaja con la cual ningún otro país podría competir.¹²

De este modo se decidió por apoyar las inversiones extranjeras, entre las que figuraba la concesión dada al ya no-canciller estadounidense, sino al flamante representante del Ferrocarril Internacional de Texas, Lee Plumb. La línea concesionada iría de León hasta un punto de conexión con Estados Unidos.

la concurrencia entre el océano Atlántico y Pacífico.

El segundo sistema lo integraban las líneas que venían del centro del país al norte, el cual fue muy geoestratégico para el comercio exterior ya que se enlazaba con las principales líneas estadounidenses; éste recorría 16 estados de México, desarrollando un fuerte intercambio comercial que pasaba por ciudades o zonas tan importantes como la ciudad de México, el Bajío, San Luis Potosí, Monterrey, Nuevo Laredo y Ciudad Juárez.

Un tercer sistema fue el que se enlazó entre el Este industrial de Estados Unidos y el Pacífico de la parte noreste de México que iba de Nogales a Guaymas; por último el cuarto sistema era el que comunicaba la península de Yucatán recorriendo Mérida, Progreso, Campeche e Hidalgo.

El transporte ferroviario durante el Porfiriato estimuló un intercambio comercial interior, pero también hacia el exterior como lo muestra el cuadro 1, del cual desprendemos una gran relación comercial que se incrementa. En el cuadro se observa que las aduanas iban teniendo un mayor tráfico hacia el otro lado del Río Bravo conforme pasaban los años, inclusive las del Pacífico y

LA ESTRATEGIA GEOECONÓMICA
Y GEOPOLÍTICA EXTRANJERA
PARA EL CONTROL DE LOS SECTORES
ECONÓMICOS DE MÉXICO DURANTE
EL PORFIRIATO, POR MEDIO DE LA
INVERSIÓN EN EL FERROCARRIL

Para algunos estudiosos como Ortiz Hernán, en el desarrollo ferrocarrilero pueden considerarse cuatro sistemas del sector en el México porfirista: el primero lo componían los ferrocarriles Mexicano e Interoceánico los cuales eran puntos comerciales y estratégicos para el comercio de Veracruz hacia México y en el Istmo de Tehuantepec. El Mexicano dominaba gran parte del intercambio comercial que llegaba al puerto y se dirigía al centro del país, y el Interoceánico controlaba

CUADRO 1
VALOR DEL MOVIMIENTO COMERCIAL EXTERIOR
POR ZONAS Y ADUANAS
(Por ciento)

Aduanas de la zona	Exportaciones		Importaciones	
	1888-1889	1910-1911	1888-1889	1910-1911
Total	100.0	100.0	100.0	100.0
Norte	35.6	57.5	39.5	45.7
Golfo	48.2	30.9	48.9	43.7
Pacífico Norte	13.3	10.3	9.4	9.2
Pacífico Sur	2.9	1.3	2.2	1.4

Fuente: Fernando Rosenzweig, "El desarrollo económico de México, 1877 a 1911", en revista *Trimestre Económico*, vol. xxxii, núm. 27, p. 417.

del Golfo que eran destinadas para el intercambio con el oriente y el viejo continente, respectivamente, se fueron convirtiendo en puentes ferroviarios entre el vecino del Norte y México, a éstas arribaba el ferrocarril o salía de las garitas hacia el interior del territorio mexicano. Todo esto tendiente a ir acentuando una dependencia comercial de nuestro país con Estados Unidos.

Al llegar Porfirio Díaz a la presidencia, en 1876, el país no contaba más que con 640 kilómetros de vías ferroviarias, él buscó estimular el desarrollo ferroviario a través de promociones de inversión y subsidios a los inversionistas, que casi siempre fueron hacia estadounidenses; por medio del gran estrategia financiero, el secretario de hacienda José Ives Limantour, el gobierno creyó firmemente que la expansión del sistema ferrocarrilero era la llave del crecimiento económico.

Sin embargo en este periodo hubo grandes eslabonamientos¹³ hacia al exterior o fuga tanto de materias primas como de capitales. La gran demanda de productos del extranjero ocasionó una gran producción nacional en sectores tales como la minería, la agricultura y la ganadería y en concordancia con una importante red de transporte como fue el ferrocarril se dieron las condiciones necesarias para que saliera esta producción del país.

En el cuadro 2 se aprecia el porcentaje de transportación de carga por ferrocarril que se tuvo en 1910, tabla que muestra un alto nivel de exportación muy superior al mercado interno. Del 100 por ciento de la producción de la agricultura, el 68 por ciento fue destinado hacia la exportación, mientras que para el mercado interno representó un 22.3 por ciento; en cuanto a la agricultura de subsistencia (consumo propio) ésta fue de

aproximadamente un 19.7 por ciento; lo que corresponde a la industria en general, el cuadro muestra que hubo una impresionante fuga de metales hacia el exterior con un 68.7 por ciento del total de la producción, a diferencia del intercambio interno que apenas alcanzó un 22.3 por ciento, que correspondió a la madera aserrada, el porcentaje restante constituyó la producción de otras ramas de la industria que por lo regular era de manutención.

CUADRO 2
PORCENTAJE QUE REPRESENTAN LOS ENVÍOS POR FERROCARRIL EN 1910, DE LA PRODUCCIÓN TOTAL

Sector	Porcentaje
<i>Mercado Interno</i>	
Madera aserrada	22.3
Agricultura interna	23.1
<i>Mercado de exportación</i>	
Agricultura de exportación	68.0
Metales	68.7

Fuente: Elaboración propia con base en los siguientes libros: Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1970, y John H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato*, Era, México, 1984.

En cuanto a la fuga de capitales ésta fue muy importante, pues la mayoría de los insumos utilizados para la construcción y mantenimiento del ferrocarril como son los rieles, las partes, las locomotoras e inclusive el personal y la ingeniería eran importados de otros países, lo que ocasionaba tremendos gastos que se tenían que pagar al exterior. Cabe aclarar que con esto no se sentaron las bases para desarrollar una industria y tecnología nacional que pudiera hacernos menos dependientes de las importaciones.

Aunado a lo anterior, el personal ferrocarrilero extranjero, que era el que mayor poder adquisitivo tenía (el sueldo diario prome-

dio para un trabajador extranjero era de \$6.49, y para los nacionales \$1.58) y demandaba productos importados para su uso personal en decremento de la producción nacional.

En el Porfiriato se tienen estimaciones que hubo gran fuga al exterior de ganancias e intereses de deuda por los subsidios que el gobierno prestó a las empresas ferrocarrileras concesionadas a extranjeros; la Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones, que era la encargada de las actividades del sistema ferrocarrilero, tenía enormes deudas con la banca internacional por préstamos que había solicitado para su funcionamiento. Por sólo mencionar un dato, en 1910 Ferrocarriles Nacionales de México (que habían sido mexicanizados recientemente) pagaron 35 por ciento de sus ingresos brutos¹⁴ al pago de intereses de deuda, que a ese año ésta ascendía a 303 millones de pesos pero que había sido contraída en las anteriores administraciones cuando las concesiones pertenecían a extranjeros.

En el cuadro 3 podemos ver la enorme fuga de capital por concepto de intereses e insumos comprados al exterior en 1910, por ejemplo, 58.4 millones de pesos, o sea 56 por ciento de los ingresos se fugaron al exterior; ahora, si se añade el interés que causó

el dinero prestado para subsidiar o la compra de divisas, podemos ver que el negocio de los ferrocarriles en manos ajenas al gobierno no fue absolutamente redituable, cuando menos en ganancias.

La aparición del ferrocarril provocó un enorme control estratégico sobre el territorio, mediante la fácil movilización de tropas hacia lugares donde se implementó un férreo control ante las huelgas o mítines, ya sea de campesinos o de obreros; esto fue con el fin de establecer condiciones adecuadas para la inversión; también se trajo una gran concentración de poder a través de este brazo como es el ferrocarril, pues recuérdese que este transporte vino con un gran flujo de comunicación, como el telégrafo, ayudando a una fácil aplicación de políticas de presión del gobierno central.

Las inversiones extranjeras en realidad representaron parte de la gran estrategia económica del capitalismo, principalmente estadounidense, para que pudiera extender Estados Unidos su dominio geoeconómico en beneficio de sus intereses y no del desarrollo de México.

En 1875, en Estados Unidos había una gran cantidad de producción de hierro que era destinada para la construcción de la red

CUADRO 3
CÁLCULO DE FUGA AL EXTRANJERO
POR CONCEPTO DE GASTOS DE FERROCARRILES
E INTERESES DE LA DEUDA EXTERIOR EN 1910
(En millones de pesos corrientes)

Compra de divisas extranjeras	\$ 21.4
Importaciones consumidas por el personal extranjero	2.5
Ganancias y pagos de intereses	34.5
Fuga total de los ingresos de los ferrocarriles	58.4
Interés en la parte de subsidio ferroviario de la deuda pública exterior	4.5
Fuga total	\$ 62.9

Fuente: John H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato*, Era, México, 1984, p. 113.

ferroviaria, sin embargo este mineral dejó de tener su demanda en el último cuarto de siglo, ya que se habían cubierto casi todas las vías ferrocarril con este metal, pero este material seguía produciéndose a gran escala acompañado de un gran desempleo, además había un enorme excedente de capital. Con este grave problema el gobierno y el empresario norteamericano buscaron como alternativa para sacar de sus bodegas el hierro y reproducir su capital, la expansión del ferrocarril hacia México, la cual fue una buena forma de reorientar esa sobreproducción y exceso de liquidez y de este modo seguir ocupando al personal estadounidense en esa producción que estaba desempleándose.

Esto se sintetiza muy bien con lo siguiente:

Con un problema grave de sobreproducción y excedentes de capital, los impulsos expansivos e imperialistas se acentuaron. La búsqueda de válvulas de escape externa para la inversión y el comercio se intensificó en virtualmente todas las ramas. Para las empresas ferrocarrileras, la continuidad geográfica de México y Canadá ofrecía nuevas oportunidades.¹⁵

También hay que tomar en cuenta que una razón de fondo era la política expansionista estadounidense que tuvo el siglo pasado para surgir como potencia mundial y que después de haber sido una expansión territorial ahora en ese momento era económica, que se plasmaba en la búsqueda del control de los recursos estratégicos en beneficio de su economía como lo plasma el doctor Saxe:

La expansión de la infraestructura de comunicaciones fue eje de sus primeros grandes proyectos: uno de los elementos más importantes de su programa im-

perial fue precisamente el desarrollo de una infraestructura continental de canales, caminos y fundamentalmente la construcción de uno o más ferrocarriles intercontinentales... empezando por México.¹⁶

El Ferrocarril Southern Pacific surgió en 1870 en Estados Unidos y que durante los años posteriores se extendió por toda Arizona, ya para 1881 había llegado hasta Nuevo México y a la frontera sur con nuestro país. Lo mismo había pasado con la empresa Atchison Topeka and Santa Fe de los capitalistas de Boston que después de haber conquistado una gran parte del Oeste, hicieron conexión con el Southern Pacific que le permitió años más tarde llegar hasta el sur; hubo también otras empresas que hicieron lo mismo como Texas Mexican o Texas and Pacific que después de realizar grandes alianzas les permitieron tener una mayor conexión con gran parte de la frontera con México, logrando con ello una increíble colonización de los territorios y fuerte expansión del capitalismo, transformado toda estructura económica y social a su paso.

Ante tal avance capitalista por el impacto del desarrollo ferroviario en el sur de Estados Unidos, la prolongación lógica de su expansión fue al otro lado de su frontera, por lo que significaba la obtención de materias primas y la oportunidad de extender su mercado. Cabe también señalar que la extensión del ferrocarril hacia México significó la prolongación de las pugnas entre los empresarios del vecino del norte por el control estratégico de toda una columna vertebral ferroviaria en Estados Unidos y México. Es por eso que los inversionistas estadounidenses buscaron extender su red ferroviaria en nuestro país.

Para ser exacto el primer ferrocarril construido, financiado y adquirido por estadounidenses fue el de la Compañía del Ferrocarril de Sonora en 1882, el cual se extendía de Guaymas hasta Nogales, en frontera con Arizona. A partir de esta fecha se inició una serie de construcciones norteamericanas de ferrocarriles en México tendientes a enlazarse con los ferrocarriles del sur de Estados Unidos, una de las conexiones más importantes fue la del ferrocarril del Paso del Norte a México que quedó en manos de la empresa Atchison que como ya se mencionó, tenía una gran parte de la red de ferrocarriles del oeste de Estados Unidos; otra importante concesión fue la de Piedras Negras a México, que se concedió a John B. Frisbie que representó los intereses del Southern Pacific, una de las empresas más importante del mundo.

La naturaleza por la que el gobierno otorgó las concesiones consistió: A un plazo de 99 años en un régimen de concesión, excepción de gravámenes, libertad de importaciones de infraestructura, explotación a criterio del concesionario de las vías e instalaciones y además se estipuló proporcionar subsidios gubernamentales a las líneas. En cuanto a los beneficios que obtuvo el Estado por otor-

gar estas concesiones fueron la transportación gratuita de su servicio postal, la construcción de postes telegráficos por parte de los inversionistas extranjeros y la participación federal en las juntas directivas de las nuevas empresas.

Casi toda la red ferroviaria del porfiriato fue construida por el empresario norteamericano, la cual superaba por mucho a la de otros campos. En 1888 el 85 por ciento de las líneas férreas en México era de procedencia estadounidense y representaba 80 millones de dólares, con el correr de los años el porcentaje de inversión estadounidense en ferrocarriles fue disminuyendo, orientándose a diferentes campos, por ejemplo entre 1897 y 1908 las inversiones se concentraron en minas y fundiciones. Para 1912 la inversión norteamericana poseía alrededor del 75 por ciento de las industrias de extracción,¹⁷ cabe señalar que todas estas inversiones se encontraban en los estados donde pasaban las líneas ferrocarrileras.

El cuadro 4 refleja el porcentaje de la inversión estadounidense, la cual superaba por mucho a las de otros países europeos, y aun al conjunto de todas las inversiones; es importante destacar que estas se dieron en

CUADRO 4

INVERSIONES EUROPEAS Y ESTADOUNIDENSES EN MÉXICO, POR CAMPOS. 1911

(Por ciento)

	<i>Europeas</i>	<i>Estadounidenses</i>
Ferrocarriles	28.2	41.4
Deuda pública	20.8	4.6
Industrias extractivas	18.1	41.8
Comercio y banca	11.6	3.3
Electricidad y otros servicios	10.7	1.0
Explotaciones agropecuarias	5.4	6.3
Industria de transformación	5.2	1.6

Fuente: Datos obtenidos de los porcentajes dados en Fernando Rosenzweig, "El desarrollo económico de México. 1887 a 1911", en revista *Trimestre Económico*, vol. xxxii, núm. 27.

sectores muy redituables y estratégicos para el país.

No es difícil imaginar que la estrategia estadounidense por obtener los recursos y centros geoeconómicos consistió en la inversión en el sistema ferroviario nacional la cual, una vez realizada, se orientó hacia centros agrícolas, mineros e industriales, con el fin de saquearlos vía los caminos de hierro.

Demostrando lo anterior se concedió el derecho de propiedad sobre todas las minas o zonas de explotación encontradas durante las construcciones del ferrocarril a las empresas constructoras. Cabe aclarar que estos hallazgos podrían ser explotados de acuerdo a los intereses del propietario con el solo hecho de comunicarlo al gobierno.

Con este tipo de entreguismo, el gobierno del vecino del norte se interesó cada vez más por la minería, industria, agricultura, etcétera; ya que con los canales recién construido, los ferrocarriles dieron los medios ideales para llevar grandes cargamentos de minerales o materias primas hacia las conexiones ferroviarias al sur de Estados Unidos.

Para ejemplificar, a partir de 1881 las compañías estadounidenses se adueñaron de las minas más ricas en oro, plata, cobre, etcétera, ubicadas al norte del país, principalmente en Chihuahua y Durango. La Wells Fargo adquirió Batopilas, que en la época colonial sus ingresos eran de 400 millones de pesos anuales; la empresa Knotts compró las del Parral; mientras que la Chicago Mining Co. las Guizas. Con ello diferentes centros mineros fueron conseguidos por los capitalistas norteamericanos, que junto con la obtención del tren, se dieron las condiciones para saquear estos minerales hacia el exterior.

Hay un elocuente testimonio de Nicolau D'Olwer del periódico *El Pacífico* de Mazatlán el cual señala:

Hoy... la invasión es pacífica y promete felices resultados de que el norteamericano tienda su red de oro sobre la República entera. Empresas ferroviarias, compras de minas y de propiedades rústicas son los medios que se emplean para causar la desaparición de la independencia de México.¹⁸

En 1903 salió a relucir un informe que analizaba el control territorial, que estaba aumentando, de cuatro distintos grupos empresariales, la mayoría de origen extranjero, con sus líneas ferroviarias en nuestro país, mediante la expansión de éstas que representaban el verdadero esqueleto del sistema ferroviario nacional y que pasaban sobre las regiones más importantes del país. Estas líneas eran:

1. La del Ferrocarril Central, que se encontraba internada en los estados de Nuevo León y Coahuila y tenía la posibilidad de llegar a Tampico, apoderándose con ello del puerto para su uso exclusivo;
2. la del Ferrocarril Central Mexicano que había adquirido el control del Ferrocarril Internacional y se ensanchaba hacia Matamoros;
3. la del Ferrocarril Interoceánico que se integró con un ramal que lo llevó hasta la ciudad de México, misma que controlaba un gran tráfico, y
4. la del Ferrocarril Mexicano que controlaba el tránsito de Veracruz a México.¹⁹

Estos grupos, en ese año, estaban teniendo pláticas para integrarse y tener una mayor cobertura, lo cual significaba un gran peligro a la soberanía tanto política como económica de nuestro país, por el control que podrían tener sobre las venas que impulsaban el crecimiento del país, ya que el principal motor de intercambio para la economía nacional, el ferrocarril, sería manejado por el capital ya no sólo de varios orígenes, sino de la con-

centración del poder extranjero que estaba teniendo un gran dominio sobre este medio de comunicación.

Además, se habían entregado por completo sectores económicos al inversionista extranjero, los cuales estaban integrados al desarrollo del vecino del norte. Las ramas de la agricultura, ganadería, minería, transporte (principalmente el ferrocarril), etcétera, eran controladas por estos capitales. Esto nos hacía completamente dependientes y vulnerables, puesto que son motores estratégicos de la economía nacional.

EVALUACIÓN DEL DESARROLLO FERROVIARIO EN MÉXICO EN SUS INICIOS

Es importante señalar que el impacto de los ferrocarriles durante el Porfiriato ha sido el más trascendental en la historia del transporte ferroviario en México, pues modernizó toda una estructura económica que se tenía hasta antes de la aparición de este medio de transporte. Impulsó un crecimiento mayúsculo en las actividades económicas que fueron repercutiendo en el ámbito social y político del país. Sin embargo, así como se dio toda esa modernización económica, también se dieron profundas contradicciones.

México fue la mina de oro que a través de esa moderna infraestructura férrea fue saqueado en minerales y materias primas; aun las ganancias y los pagos por intereses de la deuda e importaciones fueron a dar al extranjero, sin tener oportunidad de reinvertirse en el transporte ni en otros sectores como en la educación o salud.

El gobierno mexicano, con carencia visionaria en la protección de su territorio y los

recursos económicos, promovió el desarrollo de las inversiones estadounidenses, por medio de una legislación escrita y no-escrita, hizo caso omiso de la extraterritorialidad de las leyes extranjeras en nuestro país y aceptó que los litigios legales, originados en nuestro país, se llevaran a sus cortes violando la jurisdiccionalidad nacional.

Se prefirió velar más por los derechos de ciudadanos norteamericanos (junto con sus propiedades), que por los de campesinos, obreros y pueblo en general. No es en vano pensar que una de las razones principales del inicio de la Revolución Mexicana fue que el mismo gobierno mexicano prefirió más los desajustes sociales que trajo la inversión estadounidense con la repercusión en el salario, la expulsión de tierras, la falta de educación, la discriminación a trabajadores y el poco desarrollo empresarial nacional.

Podemos observar también que este plan estratégico del control del territorio nacional se remonta a cuando el espía norteamericano y luego diplomático estadounidense Poinsett recorrió el territorio mexicano, recientemente independiente, e insistía ante su gobierno la facilidad con que sería obtener los recursos y territorio nacional debido a la anarquía y al desorden imperante en el país, y una buena estrategia sería, además, la ya conocida colonización en Texas por parte de colonos norteamericanos, de la inversión económica en el país a través del apoyo de la diplomacia norteamericana, de influir a la opinión pública con desplegados periodísticos o de aprovechar las enormes deficiencias en los proyectos ferroviarios por parte de los empresarios mexicanos.

Otro elemento crucial en las aspiraciones del control geopolítico de Estados Unidos en la red de transporte en México fue la urgente

necesidad de deshacerse del excedente de capital y sobreproducción de hierro que tenían y acceder al control de toda una estructura de transporte que recorría el territorio nacional que pasaba por centros económicos de enorme reutilización como fueron las minas, y bueno de esta forma saquear el país; hicieron lo imposible por articular todo el ferrocarril hacia afuera con un esquema que tuviera nexos con el territorio estadounidense.

Todo esto tuvo grandes consecuencias de pérdida de soberanía económica ante el control que ejerció el inversionista extranjero sobre el territorio vía el ferrocarril, además hubo una enorme pérdida de seguridad nacional para México debido a que el ferrocarril, como elemento importante para transportar a las tropas mexicanas ante una invasión o amenaza externa como la norteamericana, le habría sido imposible utilizarlo, ya que este había sido concesionado a su antiguo agresor en 1847; en un momento oportuno el empresario norteamericano hubiera aprovechado su condición de propietario del transporte para transportar lo que él quisiera, inclusive tropas extranjeras.

DESARROLLO DE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO DE 1910 A 1985

Después de que los ferrocarriles habían sido un auténtico botín de riquezas para el inversionista extranjero porfirista, por lo que había representado para este último en sus ganancias, la compra del sistema ferroviario mexicano significó un importante paso hacia interrumpir o detener ese proceso de eslabonamiento hacia afuera de las riquezas del

país. Sin embargo, esto no significó aliviar las finanzas de la nueva empresa estatal, e impulsar el desarrollo nacional, ésta tuvo que enfrentarse a nuevos obstáculos para que representara un verdadero empuje hacia el desarrollo del país.

Si bien fue benéfico, hasta cierto punto, adquirir las acciones de los ferrocarriles, el costo que tuvo que pagar el país fue muy caro, ya que esta transacción se realizó con oscuros intereses por parte del gobierno porfirista que contribuyeron, junto con una serie de sucesos que se dieron a lo largo de las décadas siguientes, al deterioro histórico que arrastrarían los ferrocarriles.

Las malas finanzas en que quedó la compañía al comprarse al inversionista extranjero, las guerras internas, la ineficiencia de los gobiernos revolucionarios, el contexto internacional, la falta de una modernización adecuada a los tiempos, y la corrupción de la administración en turno junto con los líderes sindicales alineados con el gobierno, fueron los elementos que giraron en torno al desarrollo ferroviario posporfirista.

Pero el elemento histórico más trascendental y detonador de los anteriores elementos, que tuvo que ver en ese deterioro histórico de Ferronales, fue la siempre presencia de los capitales y gobiernos extranjeros sobre la economía nacional, principalmente en las finanzas de la empresa ferroviaria, para que ésta no lograra desarrollarse plenamente.

MEXICANIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES EN MÉXICO

Así, el 6 de julio de 1907 se expidió el decreto en el Congreso, relativo a la constitución de los Ferrocarriles Nacionales de México y

el 28 de marzo de 1908 se extendió el acta final constitutiva de la Compañía de Ferrocarriles Nacionales de México, concluyéndose un proceso en el que el gobierno compró las empresas ferrocarrileras.

Es importante hacer mención que la venta de los ferrocarriles fue muy jugosa para el vendedor extranjero, ya que el gobierno tuvo que pagar grandes cantidades de dinero para poder tener el control de la nueva empresa; con el tiempo acarreó grandes deudas para poderse saldar la compra, estas deudas fueron contraídas ya sea ante la banca internacional o con los mismos inversionistas extranjeros, además se había adquirido la empresa con pasivos y obligaciones que habían contraído anteriormente los antiguos propietarios.

Por sólo mencionar un caso, una vez que los Ferrocarriles Nacionales de México tomaron posesión el 1.º de enero de 1909, de los Ferrocarriles Central y Nacional, del total de dinero efectivo que tenía la nueva empresa, \$230'004,580.00, más del 50 por ciento del capital social de la nueva empresa (es decir el capital inicial de la empresa), estaba destinado a pagar las acciones de los antiguos tenedores, las deudas anteriores, indemnizaciones a los propietarios extranjeros Speyer y Cía., comisiones a banqueros por apoyar como interventores en las transacciones de compras y además intereses sobre intereses.

Es preciso señalar que la compra del ferrocarril salvó los intereses de los accionistas extranjeros porque en 1906 las compañías ferroviarias extranjeras se encontraban en crisis, debido a que en esos momentos el peso mexicano estaba devaluado, reduciendo con ello las ganancias por el poco uso del transporte y como sus intereses y dividendos tenían que pagarlos en dólares de oro al igual que los materiales para el funciona-

miento de la empresa, al momento del cambio de moneda, las empresas sufragaban un exagerado costo.

LA INCAUTACIÓN Y EL MANEJO DE LAS VÍAS POR PARTE DEL GOBIERNO DURANTE LA REVOLUCIÓN MEXICANA Y LA NEGOCIACIÓN DE LA DEUDA CON LOS ACREEDORES INTERNACIONALES

Durante la revolución el ferrocarril significó un lazo estratégico y táctico, ya que quien controló las vías férreas pudo movilizarse de un lugar a otro, fuera para una ofensiva o retirada. Francisco Villa, con la espectacularidad que lo caracterizaba, se encontraba al anochecer en Torreón y atacaba en Juárez al amanecer. En el ataque a Ciudad Juárez y sin usar mucho sus armas, penetró con sus hombres escondidos en los carros de ferrocarril hasta el centro de la ciudad, teniendo en el factor sorpresa que le daba el tren, la clave de sus éxitos.

Sin embargo, durante el conflicto el ferrocarril estuvo en constante deterioro, debido a que las vías eran dañadas por los ataques a convoyes o a los mismos rieles; de igual forma fue fruto de la corrupción ante la anarquía en que se encontraba el país, hechos que interrumpían constantemente el movimiento de los trenes.

A la caída de Porfirio Díaz, en 1911, la deuda pública ascendía a 578.2 millones de pesos, de los cuales 138.5 millones eran de los ferrocarriles contraídas con los banqueros extranjeros, la deuda ferrocarrilera representaba el 31 por ciento de la deuda externa.²⁰ Al terminar la Primera Guerra Mundial los acree-

dores europeos y norteamericanos volvieron su atención a nuestro país para reclamar el adeudo, lo cual hicieron por medio de la formación del Comité Internacional de Banqueros integrado por siete firmas bancarias estadounidenses, cinco empresas inglesas y cuatro francesas, de las cuales sobresalía la casa Morgan de New York por el adeudo contratado con esta institución.

El comité de relaciones exteriores del Senado de Estados Unidos asumió una cierta actitud intervencionista con el adeudo, además la prensa extranjera manejaba este asunto con un clima hostil hacia nuestro país; el comité lo presidía Edward L. Doheny, dueño de la empresa Petroleum Co., que explotaba el petróleo en México; éste exigía saldar 500 millones de dólares para resarcir a los acreedores.

Cuando llegó Álvaro Obregón a la presidencia, este se encontró con que las compañías transnacionales que habían sido favorecidas por el gobierno constitucionalista mediante la protección de sus intereses como socios minoritarios, presionaban para que el ferrocarril les fuera devuelto en su totalidad, ya que el gobierno federal era accionista mayoritario, muy a pesar de que el Estado asumió la responsabilidad financiera y técnica de administrarlos en tiempos difíciles y cuidar de los intereses de los accionistas extranjeros.

Esta presión financiera provocó que en 1922, el secretario de hacienda Adolfo de la Huerta firmara el convenio "De la Huerta-Lamont" con el Comité Internacional de Banqueros, con sede en Nueva York, por el cual el gobierno mexicano reconoció deber más de mil millones de pesos, equivalente a 500 millones de dólares, por bonos y pagarés emitidos antes de la revolución, en los que se

incluyó la deuda de 500 millones de pesos de Ferrocarriles Nacionales de México; también se reconocieron 400 millones de pesos por concepto de intereses pagaderos a cuarenta años.

Para garantizar los pagos, el gobierno mexicano comprometió todos los derechos de exportación de petróleo y cualquier utilidad de los ferrocarriles, a su vez acordó que los ferrocarriles serían devueltos a manos privadas si no se saldaron en un tiempo razonable las obligaciones.²¹

En aquellos días el representante de los intereses privados, el inglés Henry W. Thorton, que fue traído como reorganizador de la nueva empresa, escribió en un informe acerca de la situación crítica de los ferrocarriles, la cual obedecía a tres razones fundamentales: en primer lugar, "al estado agitado por varios años", en segundo, "a los intentos de celebrar contratos sin seguridad de cumplirlos" y en tercero, "al sistema administrativo que no es ni de nacionalización ni de control privado y que parece reunir la mayor parte de las desventajas de ambas formas", además buscaba reducir en un 50 por ciento el personal ferroviario.²²

Sin embargo, esencialmente, es necesario recalcar que el hecho de que las finanzas estuvieran malas, fue producto de la gran carga que causó el servicio de la deuda externa que afectó seriamente la inversión en este sector, y la gran inestabilidad de la baja de las acciones por presiones extranjeras en la economía extranjera.

Desde 1926 a 1929, se estaba pagando una deuda de 23 millones de pesos al año por intereses y una anualidad de cuatro millones por los intereses atrasados, donde el gobierno era fiador de dicha deuda, que también le correspondía a los accionistas de la

empresa saldar por ser ellos también propietarios de las acciones, sin embargo el gobierno absorbía dicha deuda.²³

En conclusión, el manejo de los gobiernos revolucionarios en los ferrocarriles se caracterizó por ejercer una política restauradora que culminó con la devolución de los ferrocarriles a manos privadas, sin embargo ello no solucionó el problema del desgaste sufrido por los bienes durante el conflicto y las deficiencias del servicio en detrimento del desarrollo económico; otro factor que también golpeó al sistema ferrocarrilero fue la gran carga de la deuda o asechanza del capital extranjero, que impidió que se invirtiera en la modernización de este transporte e impulsara un rápido movimiento de las actividades económicas del país.

Para 1942, México entró a la Segunda Guerra Mundial frente a las potencias del Eje, su misión principal fue estratégicamente importante, pues se encargó de proveer de material y pertrechos para la guerra por medio de las líneas nacionales hacia Estados Unidos, se repitió otra vez un gran eslabonamiento hacia afuera, sólo comparado con el porfiriato, en el cual hubo una increíble fuga de capitales y minerales.

El cobre, aluminio, plata junto con el petróleo, además de otros insumos para guerra, beneficiaron mucho en la creación de la industria bélica estadounidense que fue vital para lograr el éxito en el frente europeo; esta exportación de México hacia el vecino del norte no sólo benefició a los intereses bélicos de Estados Unidos, sino también, en su propio desarrollo económico interno, ya que ante una gran cantidad de obreros norteamericanos que estaban en el frente, repercutió en la falta de mano de obra y por consecuencia en la baja de la producción

nacional para el consumo interno, pero con una fuerte migración de trabajadores mexicanos hacia el norte, ayudó notablemente el ferrocarril a mantener estable la economía estadounidense.

Aunado a la necesidad imperiosa de importaciones de Estados Unidos y el peligro que representaba la carga marítima por los submarinos alemanes que podrían hundir los barcos, el ferrocarril jugó el papel geoestratégico de suministro: de 1940 a 1945 hubo un incremento del 130 por ciento de exportaciones de México hacia Estados Unidos; el flete transportado por ferrocarril subió drásticamente, mientras en 1941 se transportaba 9'853,820 toneladas productivas, para 1945, se incrementó a 12'490,795.

La necesidad estratégica de Estados Unidos se demostró en 1942. Su Oficina de Coordinación de Asuntos Interamericanos estableció en nuestro país la llamada "Misión Norteamericana de Ferrocarriles en México", cuyo objetivo era la rehabilitación del sistema férreo mexicano por medio de una inversión de 16'000,000 de dólares, demostrando en el fondo que el objetivo fue tener el regular funcionamiento del sistema férreo para su beneficio; en 1946 quiso corresponder con algo el apoyo mexicano mediante un préstamo 92.1 millones de dólares del Banco de Exportaciones e Importaciones de Estados Unidos (Eximbank),²⁴ (si se quiere decir "ayuda", ya que este préstamo fue contratado con el pago del servicio de la deuda que se tuvo que hacer), que sólo sirvió para poner las vías en condiciones de uso. Debe precisarse que este préstamo y la ayuda de la Misión Norteamericana jamás ayudó a la recuperación definitiva de las líneas una vez terminada la guerra.

Agregando a este periodo, en 1942, pese a toda la ayuda que estaba empezando a incrementar México desde ese año, y que se elevó en el transcurso de este lapso de tiempo, el Comité Internacional de Banqueros se reunió nuevamente exigiendo pagar la deuda consolidada de 1899, que correspondía a sólo un 5 por ciento del total de la deuda exterior,²⁵ con la cual se había financiado al estratégico Ferrocarril Nacional de Tehuantepec el siglo pasado, que tanto había servido para el comercio transcontinental de Estados Unidos. Era obvio que la parte pequeña que reclamaban no era por obtener un miserable dinero comparado con otros adeudos, más bien obedecía a la presión que se ejerció sobre México para usar el transporte ferroviario para la importación de sus mercancías a tarifas bajas durante la guerra.

La importancia de los ferrocarriles como medio de eslabonamiento hacia afuera, fue geoestratégicamente importante, Estados Unidos creó su integración vertical hacia el sur, donde México proveyó de grandes insumos.

EL PERIODO ALEMANISTA DE MODERNIZACIÓN E INDUSTRIALIZACIÓN A COSTA DEL DESENCADENAMIENTO DE LA REPRESIÓN AL MOVIMIENTO SINDICAL

Al terminar el conflicto mundial, ya como Presidente de la República Miguel Alemán, el sistema ferrocarrilero se encontraba en graves condiciones; éste tenía un gran deterioro en sus vías y equipo por el fuerte uso que se dio durante el conflicto bélico mundial; la em-

presa tuvo que cargar con las deudas por las compras y los gastos realizados en el periodo 1940-1945, y con la urgencia de satisfacer las necesidades del sector industrial y agrícola que crecían a pasos agigantados, pusieron otra vez en jaque a la empresa.

En diciembre de 1951 se concretó una compra en 12 millones de pesos con la empresa estadounidense Southern Pacific Railways, filial en México, adjudicándose el ferrocarril Sud-Pacífico Lines, el cual estaba al momento de la compra en un estado tan deteriorado que el gobierno tuvo que hacer un gran desembolso en la línea para reconstruirla.

Esta compra fraudulenta, el sindicalismo ferrocarrilero la denunció desde 1947, y decidió desde ese año levantarse en huelga, pero ante la llegada del presidente norteamericano Truman a México, el alemanismo reprimió la revuelta.

Mucho se debió esta huelga que se descubrió que la empresa norteamericana había sido subsidiada ilegalmente por el gobierno mexicano y había incurrido en acciones fraudulentas, como las contabilidades paralelas: una falsa que mostraba una situación financiera, técnica y administrativa estable, acorde al subsidio que había obtenido del gobierno y que según éste había impulsado su renovación; la otra contabilidad, la verdadera, que estaba en manos de la sede en San Francisco, California, que mostraba de forma precisa la verdadera situación de la empresa, la cual estaba en pésimas condiciones y querían venderla al gobierno alemanista, a pesar de que el objetivo del subsidio fue renovarla. Es claro que el apoyo gubernamental no se orientó a la renovación de la empresa norteamericana, mas fue destinado para intereses extranjeros.

Un dato también sobre el ferrocarril Sud-Pacífico es que cuando estuvo en manos de la Southern Pacific Railways monopolizó todo el transporte de tomate proveniente de México con destino Estados Unidos, transportó sólo la cantidad que él consideraba no afectaba la producción norteamericana, en detrimento de la producida en el Pacífico (entre Guadalajara y Nogales). Al momento de la venta, la firma norteamericana comprometió al gobierno mexicano a que no construyera líneas que pudieran afectar sus intereses en la transportación de sus productos.²⁶

El problema de la deuda externa ferrocarrilera resurgió en 1950, ya que ésta se volvió a renegociar debido a que el arreglo alemán del 31 de diciembre de 1948 no convenció del todo, y tuvo que regularizarse el pago del servicio de la deuda. Por si eso fuera poco, en 1955 la empresa volvió a depender de las instituciones Internacionales al obtener un crédito del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), para la compra de 460 carros de ferrocarril.

Desde la represión de 1947 por Miguel Alemán, el sindicalismo ferrocarrilero fue golpeado fuertemente; al gremio se le achacaba los bajos ingresos de la empresa con el pretexto que los obreros no estaban capacitados y eran una gran carga financiera, ya que se les tenía que conceder grandes salarios y prestaciones.

El golpe a la clase trabajadora repercutió en su bienestar, trayendo como consecuencia que en 1958 empezaran los descontentos sociales manifestados en huelgas y mítines. Éstos fueron reprimidos por las autoridades en forma violenta,

Era evidente que existía ya un plan gubernamental para destruir el sindicato

ferrocarrilero que se había convertido en el pivote de la lucha por la independencia del movimiento obrero. La existencia del sindicato ferrocarrilero amenazaba toda estructura sindical creada por el gobierno con base en la mediación de la clase obrera por el Estado. El peligro de la burguesía era grande para hacerle frente, la oligarquía decidió empeñarse a fondo con todos sus recursos represivos y sin reparar en los medios, por innoble que pudieran ser.²⁷

El Estado en la intención de rechazar las acusaciones de represión violenta de las que era objeto, señaló que la embajada de la Unión Soviética promovió el clima de inestabilidad social. Sin embargo hay datos que contradicen esta afirmación: en el año de 1958, durante el movimiento ferrocarrilero, un experto en represión de movimientos populares, Mr. Dean Stephanki, al servicio de Washington, fue traído por el gobierno mexicano para reprimir el movimiento.²⁸

En febrero de 1959, durante la entrevista que sostuvieron el presidente de México, Adolfo López Mateos, y el representante número uno de los empresarios extranjeros, el presidente de Estados Unidos Eisenhower, se dice que los dos acordaron apuntalar el peso frente al dólar, evitando devaluaciones de la moneda mexicana, siempre y cuando el gobierno de México reprimiera a los trabajadores con el fin de que hubiera un mejor clima para la inversión extranjera.

Esto tiene su sustento, pues en los días de la entrevista presidencial, un periodista norteamericano llamado Drew Pearson señalaba: En México desde que se expulsó a los agregados diplomáticos de la URSS y encarcelaron a los líderes sindicales inde-

pendientes, el gobierno hizo arreglos con las instituciones financieras controladas por los monopolios extranjeros para aplazar la devaluación de la moneda mexicana, se aportó créditos por parte de la tesorería del gobierno de Estados Unidos, del Banco de Importaciones y Exportaciones y del Fondo Monetario Internacional.²⁹ Hay que señalar que este tipo de instituciones ofrecen sólo este apoyo bajo la condición de atender las recomendaciones que dictan.

Mario Gil insiste en respaldar la injerencia que tuvo Estados Unidos en los disturbios ferrocarrileros de 1958 y 1959, “nuestros dirigentes (ferrocarrileros) subestimaron la fuerza de los capitalistas mexicanos y de los inversionistas norteamericanos. El calcular erróneamente el alcance de la represión que desencadenaría, originó algún descontento, y el no haberlo previsto impidió tomar las medidas de organización adecuadas”.³⁰

Inclusive, se habló que el FBI trajo a Mr. Dean Stephanki para que asesorara al gobierno en la represión. Fue obvio que los financieros norteamericanos impusieron las líneas a seguir frente a los disturbios con el fin de tener un ambiente estable para sus inversiones y asegurar las ya tenidas.

Esta injerencia estadounidense, hay que señalarlo, respondió a la estrategia económica estadounidense de 1950 a 1967, en la cual Estados Unidos invirtió en América Latina 7,700 millones de dólares, de los cuales obtuvo, incluyendo intereses por créditos otorgados a los países latinoamericanos, 16,100 millones de dólares.³¹

El periodo de modernización que realizó Alemán fue la estrategia económica que beneficio los intereses de los inversionistas extranjeros, a costa del desencadenamiento de represión a los movimientos obreros,

particularmente a los ferrocarrileros, que sufrieron en carne propia la intromisión de Estados Unidos mediante su guerra de baja intensidad, organizada para reprimir a los trabajadores del gremio ferroviario.

IMPULSO AL SECTOR CARRETERO A COSTA DEL DETRIMENTO DEL DESARROLLO FERROCARRILERO

Desde la política de Calles de crear un medio alternativo, con la creación de la Comisión Nacional de Caminos el transporte ferroviario fue decayendo drásticamente en cuanto a su demanda, esto se debió a varias razones. Sandra Kunt y Paolo Riguzzi explican estos razonamientos, en el sentido de que el aumento del uso del sistema de carreteras, aviones, puertos, etcétera, fue ganando adeptos para transportar personas y mercancías ya que estos sectores eran más fáciles de crearse, a diferencia del sistema ferroviario mexicano que era más difícil en muchas áreas renovarlo o reconstruirlo con respecto a su mala administración y finanzas (producto de la corrupción con la que contaba), la falta de innovación tecnológica, la mala capacitación de los trabajadores y los vicios sindicales.³²

En el periodo de 1939 a 1950, la inversión en transportes y comunicaciones alcanzó 8,824 millones de pesos; de esa cantidad el 50 por ciento se destinó a la inversión en carretera, mientras el 37 por ciento al transporte por ferrocarril; el resto se diluyó en otros medios de comunicación. Estas cifras nos hablan de que se apoyó en mayor medida al sistema carretero, con inversiones superiores a las de un medio tan estratégico para el desarrollo como el ferrocarril.

Mario Gil menciona al respecto:

El formidable desarrollo de la industria automotriz en los Estados Unidos marcó al mismo tiempo el principio de la decadencia de los ferrocarriles. Una serie de circunstancias esbozadas en este trabajo hicieron a México víctima, en las últimas décadas del siglo pasado, de una defectuosa integración de su red ferroviaria. Las mismas circunstancias, concretamente la dependencia del país de la poderosa economía estadounidense, hicieron que México dejara incompleto su sistema ferroviario y se viera arrastrado hacia una nueva teoría del transporte.³³

En este sentido el aumento del uso del automóvil en México, que explica el doctor Saxe-Fernández, estuvo impulsado por toda una industria petrolera y petroquímica, industria automovilística, industria de la construcción de carreteras y un diseño de suburbanización, que incrementaron la longitud de carreteras pavimentadas en México de 13,500 kilómetros en 1950 a 26,900 km en 1960; a este fenómeno se conoce como "el paradigma Detroit-Texas".³⁴

Esto nos da la idea de que la política en materia económica abrió las puertas al capital extranjero para que se instalaran las empresas transnacionales automotrices en México, acompañado del uso a gran escala del petróleo que derivó en una mayor producción de gasolina (elaborada en Estados Unidos), que fomentó un mayor uso de las carreteras.

No podemos soslayar que el paradigma Detroit-Texas corresponde a la estrategia, principalmente de las corporaciones norteamericanas, de creación de toda una industria que giró en torno al automóvil como medio

de expandir el mercado de las grandes compañías petroleras, automotrices y consultoras de estudio de trazos de carreteras.

Después de un aumento constante en la década de los treinta del pago del servicio de la deuda ferroviaria contraída con el exterior, los préstamos contratados entre 1942 y 1958 ascendieron a 228 millones de dólares, los cuales acordaron pagar el gobierno y Ferrocarriles Nacionales, entre 1958 y 1969, un monto de 166.2 millones de dólares por concepto de capital y 43.6 millones de dólares por interés. El crédito de 1942-1958 fue concedido con un 3.5 por ciento a un 5 por ciento anual, por concepto de intereses y gastos derivados por comisiones y transacciones, sin embargo los intereses se llegaron a elevarse hasta un 6 por ciento.

El Banco de Reconstrucción y Fomento al Ferrocarril del Pacífico, una institución que según su objetivo era reconstruir las economías de empresas ferroviarias, cobraba 3.5 por ciento de interés y un 1 por ciento de comisión, que se llegaba a elevar al 3 por ciento.³⁵

Esta institución, al igual que otras que otorgaron créditos a la empresa ferroviaria mexicana, condicionaron los préstamos bajo los lineamientos de que éstos serían destinados a la compra de material o carros de ferrocarril, fabricados por las empresas estadounidenses.

Es indudable que estos bancos internacionales no buscaron en ningún momento impulsar el desarrollo ferroviario en México, más bien sus intereses fueron lucrar con los préstamos otorgados y obtener mayores ganancias, debido a las altas comisiones que cobraron y a las ganancias que sus empresas o industrias recibieron, ya que éstas fueron las encargadas de proveer el equipo y material a los nacionales.

Otro elemento que no ayudó a que se tuviera una compañía, cuando menos con un equilibrio financiero, fue que los inversionistas, principalmente estadounidenses, vendieron la propiedad con grandes adeudos o pasivos, que se habían contraído durante sus administraciones; la absorción de esta carga financiera salvó los intereses de los inversionistas extranjeros, pero con el tiempo esto contribuiría en los históricos déficit financieros de los nacionales de México.

A Obregón, De la Huerta y Calles no les importó comprometer nuestra soberanía si eso representaba ganar puntos para sus aspiraciones políticas e intereses económicos; por un lado, Obregón benefició únicamente el ferrocarril que pasaba por sus propiedades y de sus socios extranjeros, y por otro, Calles impulsó la reestructuración impuesta por consultores extranjeros que dictaban los lineamientos en materia laboral, financiera y administrativa, sin importarle que afectaba los derechos laborales y la misma autodeterminación de la empresa y por ende, los de la nación.

En el fondo, los inversionistas extranjeros siempre buscaron recobrar el control del ferrocarril, como lo comprueban los acuerdos firmados en la década de los veinte y principios de los treinta, entre los representantes extranjeros y el gobierno mexicano, en los cuales se comprometía a devolverse el dominio de la compañía a los que habían sido los antiguos propietarios durante el Porfiriato, ya que sabían de antemano que eso le reeditaba una gran ganancia y era un importante medio para seguir saqueando materiales e insumos para sus propias economías nacionales.

Aunado a la incapacidad financiera de la empresa, el uso desmedido que se dio al

transporte ferroviario mexicano durante la Segunda Guerra Mundial, para seguir proveyendo de insumos, metales y minerales a gran escala, desgastó gran parte de la infraestructura ferroviaria, al grado que, además de convertirse en el más importante transporte estratégico y de abastecimiento al servicio de los intereses estadounidenses, fue uno de los que más tuvo que gastar junto con el gobierno mexicano para realizar todas las composturas que fueron necesarias hacer al terminar la contienda mundial. Obviamente este desembolso agudizó todavía más la precariedad financiera de Ferrocarriles Nacionales de México.

Quiero insistir en que el olvido del desarrollo ferroviario en México estuvo íntimamente ligado al objetivo de las empresas automotrices extranjeras de imponer la moda del uso del automóvil y que estuvo auspiciada por el gobierno de Miguel Alemán. Esto se logró mediante la estrategia de apoyar la represión del movimiento sindical como fue la de los años de cincuenta para tener un ambiente favorable para sus inversiones en sus plantas armadoras de carros y de partes. Con ello estas empresas fomentaron el abandono del sector ferroviario en México aunque lo raro fue que hacia al interior de sus propios territorios nacionales lo impulsaron, creando verdaderas redes ferroviarias, que son el sustento de sus economías.

En fin, con respecto a la deficiencia estructural de Ferrocarriles Nacionales de México, ésta respondió a un juego de intereses personales, sociales, políticos, sindicales y financieros, pero que tuvieron como principal catalizador de éstos, la férrea promoción de los intereses económicos de los bancos internacionales y empresas transnacionales extranjeras, principalmente estadounidenses.

ses, que estuvieron en todo momento apoyados por sus gobiernos, y como se trató de ver en este capítulo, tuvieron que ver en la gran descapitalización de Ferronales de forma directa o indirecta.

No es que se trate de negar que los ferrocarriles no sufrieron un deterioro por la corrupción de los líderes sindicales, las luchas revolucionarias, el desgaste ocasionado por las guerras internas o por una desobligación de México para saldar sus compromisos financieros, pero sí es claro que su insolvencia económica y la incapacidad para poder modernizarse y eficientarse tuvo que ver con que sufrió una gran presión externa de los capitales, gobiernos internacionales y de las condicionantes externas que derivó en una inliquidez financiera, incapaz de poder enfrentar con solidez los embates internos y externos.

Con base en estos comentarios, la estrategia política y económica de los intereses estratégicos del exterior, especialmente de las corporaciones transnacionales estadounidenses y del gobierno de Washington, fue mediatizar al Estado mexicano y a Ferrocarriles Nacionales de México en su actuar soberano para corregir y modernizar la empresa, por medio de un poder geo-económico y geopolítico que aplicó y tendió sobre la estructura empresarial pública y física de los ferrocarriles, con el solo objetivo de seguir obteniendo los recursos energéticos, minerales, naturales o económicos del territorio nacional por medio del uso de los ferrocarriles.

Es claro también que violaron la soberanía política y económica al imponer al Estado los programas económicos de corte fascista y de represión a los trabajadores ferrocarrileros, como lo demuestran los recortes de personal y la opresión sobre los trabajadores

ferrocarrileros de fines de la década de los cincuenta. Esta intranquilidad nacional y el peligro que el capital extranjero recuperara o incautara los ferrocarriles, inclusive para transportar sus tropas militares, estuvieron siempre presentes para que afectaran la seguridad nacional de nuestro país.

BIBLIOGRAFÍA Y HEMEROGRAFÍA

- AGUAYO QUEZADA, Sergio y Bruce Michael Bagley, *En busca de la seguridad perdida (compilación)*, Siglo XXI, México, 1990.
- , *Las seguridades de México y Estados Unidos en momento de transición (compilación)*, Siglo XXI, México, 1997.
- BASSOLS BATALLA, Ángel, *Franjas fronterizas México-Estados Unidos*, Instituto de Investigaciones Económicas-UNAM, México, 1998.
- , *México: Formación de regiones económicas*, UNAM-IEC, México, 1992.
- BULNES, FRANCISCO, *El verdadero Díaz y la revolución nacional*, México, 1926.
- CASTELL, Manuel, *La ciudad informacional. Tecnológica de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*, Alianza, España, 1991.
- CAVALLA ROJAS, Antonio, *Geopolítica y seguridad nacional en América*, UNAM, México, 1979.
- CHOMSKY, Noam y Heinz Dietevich, *Los vencedores*, Joaquín Mortiz, México, 1996.
- COATSWORTH, John H., *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato*, Era, México, 1984.
- DORPALEN, A., *El mundo del general Hausleber: geopolítica en acción*, Farrar y Rinehart, Nueva York y Toronto.
- DULLES, John W.F., *Ayer en México. Una crónica de la revolución, 1919-1936*, Fondo de Cultura Económica, México, 1985.
- ELGUEA, Javier A., "Seguridad y desarrollo nacional: la búsqueda de un concepto", en *En busca de la seguridad perdida*, Siglo XXI, México, 1990.
- FUENTES DÍAZ, Vicente, *El problema ferrocarrilero de México*, El autor, México, 1951.
- GARCÍA MÁYNEZ, Eduardo, *Introducción al estudio del derecho*, 33a. ed., Porrúa, México, 1982.
- GIL, Mario, *Los ferrocarrileros*, Extemporáneos de México, México, 1971

- GONZÁLEZ ROA, Fernando, *El problema ferrocarrilero y la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México*, 2a. ed., Liga de Economistas Revolucionarios de la Ciudad de México, A.C., México, 1975.
- GONZÁLEZ SOUZA, Luis, *Reconstruir la soberanía (compilación)*, *La Jornada*-Ediciones-Instituto de Estudios de la Revolución Democrática, México, 1998.
- ISLAS RIVERA, Víctor, *Estructura y desarrollo del sector transporte en México*. El Colegio de México, México, 1990.
- KUNTZ FICKER, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno: El ferrocarril central mexicano 1880 1907*, El Colegio de México, México, 1995.
- y Paolo Riguzzi, "Conclusiones", en *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950)*, UAMX-FNM-Colegio Mexiquense, México, 1996.
- , "El triunfo de la política sobre la técnica: Ferrocarriles, Estado y economía en el México revolucionario, 1910-1950", en *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950)*, UAMX-FNM-Colegio Mexiquense, México, 1996.
- LAFEBER, Walter, *The new empire, Unites States*, 10a. ed., Cornell University Press, 1993.
- LEYVA PIÑA, Marco Antonio, *Poder y dominación en Ferrocarriles Nacionales de México: 1970-1988*, Universidad Autónoma Metropolitana-Fundación Friedrich Ebert Stiftung, México, 1995.
- LÓPEZ PARDO, Gustavo, *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*, Instituto de Investigaciones Económicas-Ediciones El Caballito, México, 1997.
- MARTÍNEZ VERA, Rogelio, *Fundamentos del derecho público*, McGraw-Hill, México, 1994.
- MOLINA FONT, Gustavo, *El desastre de los Ferrocarriles Nacionales de México*, Biblioteca de Acción Nacional, México, 1940.
- Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, *Reestructuración y privatización de los ferrocarriles*, Chile, 1993.
- ORTIZ HERNÁN, Sergio, *Los ferrocarriles de México*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1970.
- , *Los ferrocarriles de México*, 2a. ed., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1974.
- , *Los ferrocarriles de México: una visión social y económica*, t. II, Ferrocarriles Nacionales de México, México, 1988.
- SAXE-FERNÁNDEZ, John, "Aspectos estratégicos-militares en el proyecto de integración de América Latina", en *La integración comercial de México a Estados Unidos y Canadá (compilación)*, Siglo XXI-UNAM, México, 1991.
- , *De la seguridad nacional*, Grijalbo, México, 1977.
- , *Geoeconomía y geopolítica del Caribe (compilación)*, Instituto de Investigaciones Económicas-UNAM, México, 1997.
- , *Globalización: crítica a un paradigma (compilación)*, UNAM-IIEC-DGAPA-Plaza Janés, México, 1999.
- SOTO MAYOR VALENCIA, Margot, *Estados Unidos ¿Seguridad global?*, Ediciones El Caballito-IIEC-UNAM, México, 1997.
- STRAUSZ HUPÉ, R., *Geopolítica-la lucha por el espacio y el poder*, Hermes, México, 1945.
- TAYLOR, Peter J., *Political geography: world-economy, Nation-State and locality*, 3a. ed., Longman scientific and technical, Inglaterra, 1993.
- VILLAFUERTE, Carlos, *Estructura económica y social de México: Ferrocarriles*, Fondo de Cultura Económica, México-Buenos Aires, 1959.
- VIVÓ, Jorge A., *La geopolítica*, El Colegio de México, México, 1963.
- VOIGT, Fritz, *Economía de los sistemas de transporte*, 2a. ed., Fondo de Cultura Económica, México-Buenos Aires, 1964.
- WINGO, London, *Transporte y suelo urbano*, Oikos-Tau, España, 1972.
- ZIPPELIUS, Reinhold, *Teoría general del Estado*, 2a. ed., Porrúa-UNAM, México, 1989.

NOTAS

¹ Víctor Islas Rivera, *Estructura y desarrollo del sector transporte en México*, El Colegio de México, México, 1990, p. 13.

² Para precisar este término la estrategia es: un plan elaborado con el propósito de alcanzar o lograr un objetivo y la forma o método de ejecución; sin embargo, para tener la máxima posibilidad de éxito al establecer una estrategia se deben tener en cuenta los recursos o métodos disponibles, así como la capacidad táctica, tanto propia como del adversario. Fuente: Edmundo Hernández-Vela Salgado, *Diccionario de política internacional*, 4a. ed., Porrúa, México, 1996, pp. 248-249.

- ³A. Dorpalen, *El mundo del general Hauslever: geopolítica en acción*, Farrar y Rinehart, Nueva York y Toronto, p. 30.
- ⁴Jorge A. Atencio, *¿Qué es la geopolítica?*, 3a. ed., Pleamar-Buenos Aires, Argentina, 1979, p. 41.
- ⁵R. Strausz Hupé, *Geopolítica: la lucha por el espacio y el poder*, Hermes, México, 1945, p. 17.
- ⁶Peter J. Taylor, *Political geography: World-economy, Nation-State and locality*, 3a. ed., Longman scientific and technical, Inglaterra, 1993, p. 330.
- ⁷Noam Chomsky y Heinz Dietrich, *Los vencedores*, Joaquín Mortiz, México, 1996, pp. 125-126.
- ⁸Si tomamos en cuenta que los pueblos actúan de acuerdo con sus necesidades materiales, es necesario aplicar una política económica en un territorio geográfico con el fin de obtener recursos para la sobrevivencia (de aquí podemos rescatar que por esto, no sólo los Estados buscan detentar los recursos naturales de una nación sino también los capitales internacionales que buscan obtener los recursos e infraestructura como el transporte: aeropuertos, puertos, ferrocarriles etcétera), deducimos entonces que la geoeconomía desprendida de la geopolítica es una política de poder económico aplicado en un territorio geográfico como para distribución y obtención de recursos financieros, naturales, demográficos, entre otros.
- ⁹Edmundo Hernández-Vela Salgado, *op. cit.*, p. 521.
- ¹⁰*Ibidem*, p. 520.
- ¹¹Entre estos proyectos se contaba el de Julio A. Skilton, cónsul general de Estados Unidos en México y representante de las compañías encargadas de construir la línea entre Presidio del Norte y Guaymas; el del General William S. Rosecrans, ministro de Estados Unidos o el del Edward Lee Plumb encargado de negocios del mismo país. Al respecto se puede ver en: Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México*, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México, 1970, pp. 44-58.
- ¹²*Ibidem*, p. 85.
- ¹³En términos sencillos y aplicados en el transporte ferroviario, hay dos tipos de eslabonamientos en un proceso económico de un país: el que va hacia adelante que se identifica como el escape de materias primas o minerales hacia el exterior, y el eslabonamiento hacia atrás que es el que proporciona insumos del exterior hacia unidades internas económicas del país. Estos dos tipos de eslabonamientos son a través del ferrocarril. Definición propia con base en las lecturas de todos los trabajos citados en este capítulo.
- ¹⁴Los ingresos brutos son aquellos ingresos totales que se reciben a través de diversas vías o fuentes en un periodo determinado, tomando en cuenta los ingresos por impuestos o derechos y aprovechamientos.
- ¹⁵John Saxe-Fernández, *Geoeconomía y geopolítica del capital: Estados Unidos-América Latina en la Postguerra fría*, tesis de doctorado en Estudios Latinoamericanos, FFYL-UNAM, México, 1998, capítulo xii.
- ¹⁶*Idem*.
- ¹⁷Guillermo Agustín Guajardo Soto, *Ferrocarriles, educación técnica e industria metalúrgica en México: Desarrollos y frustraciones, 1873-1925*, tesis de maestría en Estudios Latinoamericanos, FFYL-UNAM, México, 1995, p. 70.
- ¹⁸*Ibidem*, p. 140.
- ¹⁹*Ibidem*. Para ampliar este punto véanse pp. 74-76.
- ²⁰Sergio Ortiz Hernán, *op. cit.*, p. 148.
- ²¹John W.F. Dulles, *Ayer en México. Una crónica de la revolución, 1919-1936*, Fondo de Cultura Económica, México, 1985, p. 141.
- ²²Sergio Ortiz Hernán, *op. cit.*, p. 156.
- ²³Mario Gil, *Los ferrocarriles, extemporánea de México*, México, p. 80.
- ²⁴Sergio Ortiz Hernán, *op. cit.*, t. II, p. 227.
- ²⁵*Ibidem*, p. 144.
- ²⁶Con respecto a esta compra véase Mario Gil, *op. cit.*, pp. 146-147.
- ²⁷*Ibidem*, p. 192.
- ²⁸*Ibidem*, p. 201.
- ²⁹*Ibidem*, pp. 218-219.
- ³⁰*Ibidem*, p. 219.
- ³¹*Ibidem*, p. 160.
- ³²Sandra Kunt Ficker y Paolo Riguzzi, "El triunfo de la política sobre la técnica: ferrocarriles, Estado, y economía en el México revolucionario, 1910-1950", en *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950)*, UAMX-FNM-Colegio Mexiquense, México, 1996, pp. 307-311.
- ³³Mario Gil, *op. cit.*, p. 232.
- ³⁴John Saxe-Fernández, *op. cit.*, cap. xii.
- ³⁵Carlos Villafuerte, *Estructura económica y social de México: Ferrocarriles*, Fondo de Cultura Económica, México-Buenos Aires, 1959, pp. 84-90.



Virgen de Guadalupe