



FERROCARRILES Y DESARROLLO REGIONAL

Análisis sobre el monto de la carga ferroviaria de Tamaulipas en el contexto de la red nacional, antecedentes, actualidad y retos

Por Dr. Ramiro Navarro López
Coordinador De Posgrado
Unidad Académica Multidisciplinaria de Ciencias,
Educación y Humanidades. Ciudad Victoria

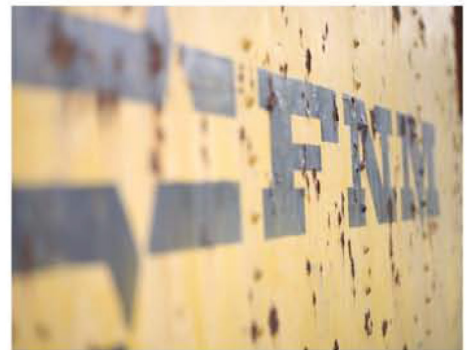
INTRODUCCIÓN HISTÓRICA

Asumiendo la posición de los investigadores Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi, los ferrocarriles de México tuvieron un "surgimiento tardío, un auge efímero y un decaimiento precoz", sin embargo pese a ese lastre histórico, ahora buscan revitalizarse, con el soporte de la alta tecnología y la fortaleza del comercio global, para incorporarse a la pesada red ferroviaria continental.

Desde una perspectiva histórica, el surgimiento del ferrocarril en México tiene lugar con la construcción, entre 1837 y 1873, del primer tramo, entre Veracruz y México.

El auge del ferrocarril se produce durante el Porfiriato, construyéndose entre 1873 y 1910 prácticamente toda la red nacional de ferrocarriles, a través de concesiones a particulares, a los estados y a empresas extranjeras, sobre todo norteamericanas.

Sin embargo, el decaimiento del ferrocarril se produce entre 1910 y 1970, iniciándose con los graves destrozos a la infraestructura y equipos de tracción durante la Revolución Mexicana, y sigue



posteriormente con el excesivo trabajo a que fue sometido durante los años de la Segunda Guerra Mundial dejándolo totalmente desvencijado y olvidado, utilizándose el autotransporte para la carga.

A partir de 1970 los ferrocarriles ya no se pudieron recuperar y entraron en una aguda crisis financiera e infraestructural, provocando que finalmente, en 1997, fueran privatizados, iniciándose a partir de ahí la aventura actual de los ferrocarriles de México.



Ferrocarril	Precio (mill. de dls.)	Fecha de entrega de la línea	Inversión en cinco años (mill. de dólares)
Noreste	1,384	Julio 1997	678
Pacífico Norte	527	Febrero 1998	327
Sureste	322	Diciembre 1998	278
Coahuila Durango	23	Abril 1998	20
Chiapas Mayab	2	Septiembre 1999	-
Total	2,272		1,323

MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

El estudio toma la base de datos del Instituto Mexicano del Transporte, para realizar un análisis estadístico sustentado en el método de la historia económica, primero a través del estudio del comportamiento de los montos y los flujos de las cargas ferroviarias en los 47 tramos principales de la red nacional, y después, dividiendo los 47 tramos en cuatro regiones, localizando hechos y explicando sus causas a la luz de los acontecimientos teórico - históricos.

RESULTADOS ESTADÍSTICOS DEL MONTO DE LA CARGA

Durante el período 1988 - 1996, que es la etapa previa a la privatización, se fue modificando la dinámica que existía entre las cuatro regiones: Noreste, Pacífico, Centro y Sur. De 1988 a 1991 la Región del Pacífico movió la mayor carga; de 1993 a 1995 se impuso la Región del Centro y a partir de 1996 se posiciona la del Noreste como la región más importante en el monto de la carga transportada, siendo mayor la de importación que la de exportación, por efecto principalmente del Tratado de Libre Comercio, TLC, observándose que ha ido aumentando gra-

tualmente el paso de mercancías por Tamaulipas, generando la necesidad de que se destinen mayores inversiones privadas y estatales a los tramos ferrocarrileros de la frontera y sobre todo del paso Nuevo Laredo, para responder a los requerimientos de un servicio exterior en aumento.

ACTUALIDAD

La privatización.

En diciembre de 1994, inicia su gobierno el Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León, y la situación cambiaría radicalmente para los Ferrocarriles Nacionales de México.

Ante la posibilidad de adquirir una nueva deuda para financiar a Ferronales, la empresa envía un comunicado (Exp.-DE- 0-281- GRAL.-3 -RPL-550) al gobierno que señala:

"En relación a los programas de producción que se establecieron para el presente ejercicio, se está considerando en las reparaciones mayores ligeras y mayores pesadas la aplicación del crédito que se viene tramitando por parte del gobierno japonés OECF, por un monto aproximado de 62.8 millones de dólares (unos 471 mil millones de pesos) con los cuales se cubrirían las reparaciones que se han diferido en años anteriores a la fuerza tractiva

e impulsarían la disponibilidad de la flota evitando que cayera de una forma considerable, o privatizar a la empresa."

La respuesta fue contundente: El Gobierno decide privatizar Ferronales. El Estado pasó abruptamente, del control absoluto sobre el sector, a una total separación de sus funciones de administrador, para ubicarse mediante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en un regulador de las nuevas empresas.

Las licitaciones iniciaron en 1996, fue un proceso por etapas, donde las líneas se licitaron por separado y con varios meses de distancia entre una y otra. En la tabla siguiente se presentan los valores pagados por las principales concesiones, las fechas de entrega y los compromisos de inversión privada para los primeros cinco años. (Ver Tabla).

La línea que primero se licitó por su mayor importancia, fue la del Noreste, siendo adquirida por Transportación Marítima Mexicana (TMM) y el Ferrocarril Norteamericano Kansas City Southern Industries, creando conjuntamente Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM), primera empresa concesionaria de la red ferroviaria nacional.

La Línea del Pacífico Norte se

licitó a Grupo México y a la ferroviaria norteamericana Unión Pacífico Railroad, creando en forma asociada Ferrocarril Mexicano (FERROMEX).

Las estadísticas del transporte ferroviario dan cuenta de una importante recuperación del tráfico ferroviario, que pasó de 61 millones de toneladas netas en 1997 a 76 millones en 1998 y 77 millones de toneladas en 1999, lo que implica un crecimiento de 23.1%, muy por encima del crecimiento del PIB y de todo el sector transportes.

Dicho comportamiento refleja la agresiva estrategia comercial de los nuevos concesionarios, que les ha permitido recuperar tráficos que por deficiencias del servicio se habían perdido, así como también ganar tráficos nuevos como el intermodal y el automotriz.

Estas nuevas empresas empiezan a posicionarse frente a la competencia, y principalmente esta rivalidad se expresa entre las dos mayores empresas: TFM y FERROMEX, que despliegan estrategias de mejores servicios al cliente, mediante el ofrecimiento de mayor rapidez, mayor seguridad y la intensa introducción del servicio multimodal, de puerta a puerta.

El Nafta Rail.

Las compañías estadounidenses están abriéndose paso para absorber a los ferrocarriles mexicanos concesionados, e integrarlos a una gran red americana de transportes. El primero de abril del 2005, TFM pasó a tener como propietario mayoritario a la empresa Kansas City y mediante una operación conjunta TFM, KCR y el TEXMEX, ya se ha creado una nueva empresa, la NAFTA RAIL, para tener acceso y unificar a una veintena de los centros de carga más importantes de México y el sur de Estados Unidos, como son, Veracruz, Tampico, Lázaro Cárdenas, Monterrey, Distrito Federal, Houston, Nueva Orleans, Birmingham, Kansas City, Saint Louis y Omaha, entre otros.

Bajo una amplia perspectiva, las compañías ferrocarrileras, trinacionales (Estados Unidos, Canadá y México), diseñan planes para una carga material y una población en crecimiento, que deba desplazarse rápidamente mediante un servicio de alta velocidad. Los trenes más veloces y ultramodernos son el próximo paso para avanzar por una red que también se incrementará sustancialmente, para unificar a toda América.

El corredor transpacífico.

En el año 2002, en la cumbre del APEC (Mecanismo de Cooperación Económica Asia - Pacífico), cele-

brada en Los Cabos, Baja California Sur, la SCT (Secretaría de comunicaciones y Transportes) de México, propuso el proyecto llamado Sistema de Seguridad Multimodal Transpacífico, para probar que pueden ser competitivos y exitosos los corredores intermodales, uniendo a Asia con los puertos mexicanos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas con destino final en Estados Unidos.

El acuerdo para iniciar su operación fue suscrito el 15 de junio de 2004, entre diversas dependencias y organismos, sobresaliendo el acuerdo para facilitar la funcionalidad del corredor transpacífico Shangai - Lázaro Cárdenas - Kansas City.

A partir de estos acuerdos, en el año 2005 la empresa ferroviaria Kansas City Southern Railroad, invierte en el corredor Lázaro Cárdenas- Kansas City; y en el puerto, la firma hongkonesa Hutchinson coloca una gran infraestructura para mover contenedores.

Kansas City.

En el mismo año 2005, en el marco del programa de acercamiento con los gobiernos estatales estadounidenses, el Presidente de México, Vicente Fox Quesada, reafirmó el compromiso con autoridades

de Estados Unidos y en particular con las de Kansas, City para establecer una oficina mexicana de aduanas en esa ciudad para que contenedores sellados provenientes de China no pararan en la aduana de Nuevo Laredo.

En el año 2006, las agencias aduanales de Nuevo Laredo iniciaron una serie de gestiones para desplazar sus oficinas a Kansas en previsión de lo que se esperaba. Sin embargo, surgieron problemas que impidieron la concreción del proyecto, como: el rechazo de algunas organizaciones norteamericanas para tener una porción de territorio mexicano soberano en Estados Unidos y por otro lado, en México, la Junta de Coordinación Política del Congreso de la Unión, exhortó al titular del ejecutivo a desistir del proyecto para establecer una aduana mexicana en Kansas, debido a la gran pérdida de ingresos aduanales que se ocasionaría entre las oficinas aduanales y la población de México, sobre todo de Nuevo Laredo.

En agosto del año 2006, el Director General de Aduanas, declaró que el proyecto de un puerto fiscal en la Ciudad de Kansas, había quedado cancelado definitivamente.

En respuesta a esa decisión,

la KCSR, consideró urgente mejorar las condiciones materiales de la infraestructura de la aduana de Nuevo Laredo, que es considerada la aduana número uno de México y América Latina, para agilizar la revisión ya que se espera un incremento sustancial de las mercancías provenientes de China.

La KCSR, presentó a los gobiernos federal, estatal y municipal una serie de proyectos para innovar el cruce, por donde diariamente pasan 1,500 furgones, esperando que se incremente el servicio a 3,200 vagones por día.

El Gobierno de Tamaulipas, actualmente, en agosto del año 2006, instala un plan piloto para introducir alta tecnología en la aduana de Nuevo Laredo. Además, se remodela, con una inversión de 32 millones de pesos, que se aplica principalmente en la ampliación de las casetas de importación y exportación de 3 a 6 carriles, así como en la ampliación de 2 a 4 carriles para vehículos de carga y ligeros, para beneficiar a más de 8 mil usuarios diarios.

Punta Colonet.

Al iniciar el gobierno de Fox, Ernesto Rufo Appel, fue nombrado Coordinador de asuntos migratorios de la frontera norte, pero en 2003 renunció para dedicarse a un nuevo proyecto. Adquirió terrenos



en punta Colonet, un puerto secundario de 18 metros de calado, al sur de Ensenada y 280 km de la frontera con EEUU, para promoverlo como la alternativa para recibir las mercancías asiáticas que ya no pueden entrar por los congestionados puertos de Long Beach y San Pedro que manejan desde Los Angeles el 40% de toda la carga que llega a EEUU y el 80% de las importaciones de Asia; en 2005 procesaron la carga de más de 7.2 millones de contenedores con valor de 260 mil millones de dólares, más que cualquier otro puerto estadounidense y el 5° en volumen a escala mundial.

Punta Colonet se vislumbra como un megaproyecto, con moderna infraestructura portuaria, un complejo de 300 km de vías férreas que conectarán con la red de EEUU, zona de maquiladoras, ensambladoras, mineras, planta de gas natural licuado, áreas urbanas y explotación del lecho marino de la bahía para extraer magnetita que sirve de base para la producción de hierro y acero cuya concesión otorgó la Secretaría de Energía al grupo minero que preside Gabriel Chávez planeando una inversión de 40 mil millones de dólares a largo plazo.

Pujan por obtener la concesión para el Megaproyecto Punta Colonet, dos fuertes grupos:

Uno es IDEAL, integrado por Germán Larrea del Grupo minero México que cuenta con FERROMEX y Carlos Slim, quién primero vendió a FERROMEX sus acciones de FERROSUR por 3 mil 260 millones de pesos y después se asoció a Larrea a través de CARSO y Sinca Inbursa, y van junto con la ferroviaria estadounidense Burlington Northern/Santa Fé y la transportadora de contenedores Marine Terminal Corporation.

El otro grupo está representado por la portuaria Hutchinson Port, que dirige en México Jorge Lecuo-



na, empresa de capital chino que opera en los principales puertos del mundo, incluyendo Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas en México, y va junto con la ferroviaria Ocean Pacific Railroad y un grupo de mexicanos entre los que se cuenta Ernesto Ruffo.

El megaproyecto implica cuando menos una inversión inmediata de 9 mil 500 millones de dólares y podría estar listo en cinco años, para recibir mercancía asiática, pudiendo superar al corredor Lázaro Cárdenas-Nuevo Laredo, pero en forma relativa, si se considera que el flete por territorio mexicano es más barato que por EEUU, lo que puede estimular a Tamaulipas a aplicar un plan estratégico para competir.

Coahuila.

En virtud del incremento de la carga proveniente de China, el Gobierno de Coahuila, planea desarrollar una carretera, "Camino Real", de Manzanillo a Piedras Negras, para reducir el tiempo de recorrido, de 2,140 a 1,260 km, mediante una inversión de mil millones de pesos buscando que

se utilice el Puerto de Manzanillo como gran corredor hacia Estados Unidos, aunque no es un puerto de gran calado, y por lo tanto con muchas limitaciones.

Nuevo León.

El Gobierno de Nuevo León, por su lado, con 16 km de frontera con Estados Unidos, está poniendo en marcha grandes proyectos para fortalecer el puente Colombia, que busca ser el principal paso fiscalizado estratégico del país y un recinto delimitado, protegido del terrorismo y el narcotráfico, con la clara intención de desplazar a Nuevo Laredo:

- Se ha constituido Fidenorte (Fideicomiso para el desarrollo del norte de Nuevo León) en un organismo descentralizado para concesionar la construcción de la infraestructura necesaria.
- Se espera construir a la mayor brevedad, habiendo sido aprobado ya por SCT, un tramo ferroviario de 61.5 km, de estación Camarón a Colombia, con una inversión privada de 70 millones de dólares, invitando a KCS, UP y a otras empresas a participar. El gobierno de Texas ha convenido en desarrollar el tramo complementario en su territorio.
- Esperan construir un puente férreo con una inversión de 120 millones de dólares, de los cuales 70 corresponderían a la parte mexicana y 50 a la estadounidense.
- Se construirán además, en forma paralela, un conjunto de carreteras Monterrey-Sabinas-Colombia, con una aportación de la federación de 120 millones de dólares, con autopistas de carga de cuota, vehicular de cuota y una opción libre, que junto con la línea férrea sean la "espinadorsal" del comercio binacional.

- Planean crear la Ciudad de Colombia, en la zona semiárida del municipio de Anáhuac, como región de zona franca, especializada en comercio exterior, contando para ésta con 22 mil kilómetros cuadrados y esperando que para el año 2030 cuente con 500 mil habitantes.
- Se reorganizará la función aduanal para fomentar sinergias entre la aduana del Aeropuerto Mariano Escobedo de Monterrey y la aduana del Puente Colombia, facilitando el despacho de mercancías.
- Se concesionará una inversión privada de 10 mil millones de dólares para la explotación de gas natural, de la Cuenca de Burgos, por lo que se está invitando a regasificadoras a construir gasoductos.
- Con la CFE y otro tipo de compañías ya se planea la introducción de redes y servicios para otorgar la plataforma necesaria que potencie este megaproyecto.

Tamaulipas.

Por otro lado, el Gobierno de Tamaulipas, con 370 km de frontera con Estados Unidos y los puertos de Tampico y Altamira, desarrolla sus propios planes de crecimiento, ya que por su territorio, a través de sus 14 puentes internacionales, y principalmente de Nuevo Laredo, pasa más del 38% de la carga nacional hacia Estados Unidos y viceversa. Actualmente por Nuevo Laredo cruzan más de 9 mil tráileres y 1,600 carros de ferrocarril diariamente.

En el plan de desarrollo del Estado, se contempla construir más de 900 kilómetros de carreteras, 11 puentes internacionales vehiculares y uno ferroviario.

- Se concesionó la construcción de una autopista de 4 carriles,

de 105 km entre Reynosa y Matamoros, conectándose con las carreteras 77 y 281 de Texas a través de los 6 puentes ubicados en ese tramo.

- Se terminó la carretera Victoria-Jaumave, con 47.5 km más.
- Se concesionará la construcción y operación de una autopista de 4 carriles Reynosa-Nuevo Laredo, para potenciar un corredor industrial en esa zona.
- Se concesionará la construcción y operación de un eje carretero de 294 km, de Cuauhtémoc, Tamaulipas a Linares, Nuevo León.
- Se concesionará la construcción y operación de un tramo carretero de Matamoros a Victoria.
- En materia férrea se proyecta la ampliación del puente ferroviario de Matamoros y aparece en planes desde hace ya varios sexenios la construcción del tramo Matamoros-Victoria, con 285 kilómetros de longitud para la transportación de carga de y hacia el centro del país.

RETOS

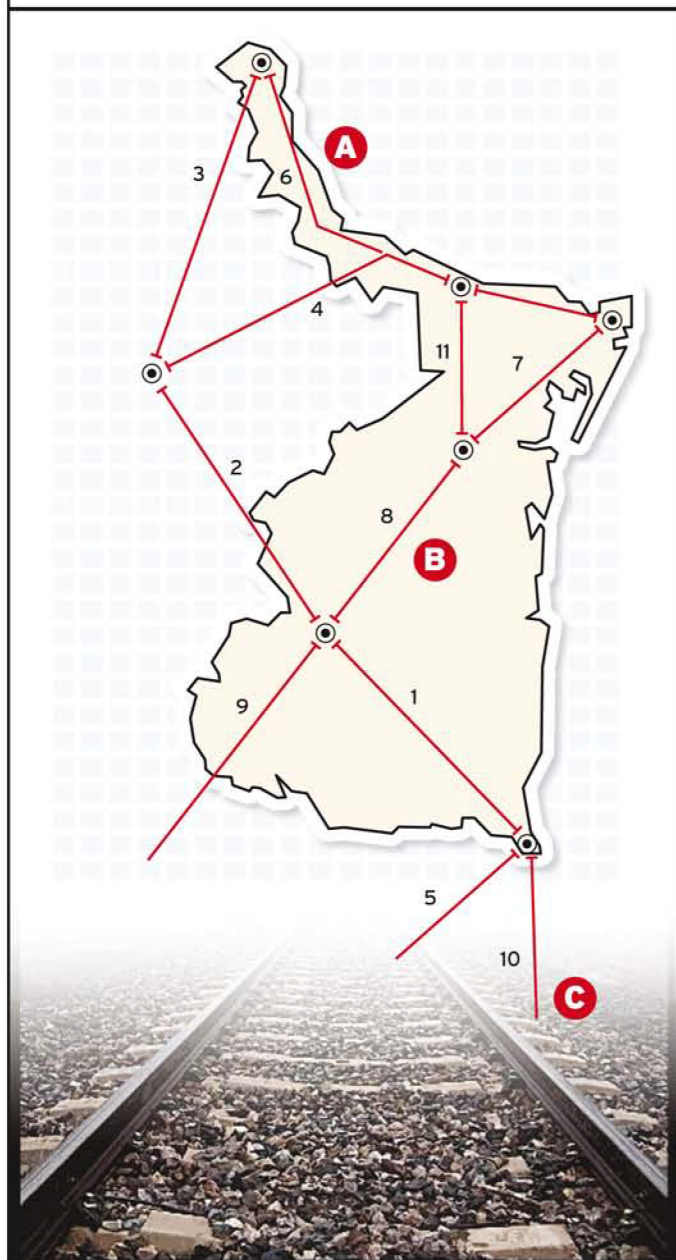
Los desafíos de Tamaulipas de cara al siglo XXI no son solamente conservar el liderazgo comercial del paso Nuevo Laredo sino participar y competir en los escenarios económicos que se van construyendo, aprovechando todas sus posibilidades geográficas y socioeconómicas.

Para lograr eso, requiere de un programa de infraestructura que responda a los nuevos escenarios del crecimiento mundial. La globalidad está generando un aumento sustancial de la circulación de mercancías y el ferrocarril juega un papel imprescindible para mover grandes cargas a grandes distancias, lo que lo hace sumamente atractivo, de otro modo no puede explicarse el interés de las compañías estadounidenses por adquirir el sistema ferroviario mexicano.

“ Los desafíos de Tamaulipas de cara al siglo XXI no son solamente conservar el liderazgo comercial del paso Nuevo Laredo sino participar y competir en los escenarios económicos que se van construyendo...”.



- TRAMOS ACTUALES DE TAMAULIPAS: 1-2,3 Y 4,
- TRAMO ACTUAL HACIA SLP: 5
- TRAMOS QUE SE REQUIEREN EN TAMAULIPAS: A (6) y B (7,8, 9 y 11)
- POSIBLE TRAMO TAMPICO - VERACRUZ: C (10)



Si Tamaulipas continúa centrando su proyecto de infraestructura sólo en la red carretera, debe considerar el riesgo de que al aplicar la SCT una nueva normatividad prohibiendo la circulación de cargas excesivas por autotransporte, para una competencia sana con

las nuevas empresas ferroviarias, se deprima el servicio de grandes cargas por carretera. Por lo tanto, es recomendable que junto con un proyecto de red carretera se programen líneas férreas y centros de embarque y transferencia así como diversos complejos multimodales,

para potenciar tanto la red carretera como los tres tramos ferroviarios del estado: Tampico-Monterrey, Matamoros -Monterrey y Nuevo Laredo-Monterrey, para que se enlacen entre sí en territorio tamaulipeco y sirvan tanto al exterior como al interior del estado.

Algunas estrategias estatales que responden a las exigencias inmediatas del comercio regional y mundial son:

- Construir el tramo férreo Nuevo Laredo-Camargo, mediante convocatoria a la inversión privada.
- Proyectar a lo largo de ese nuevo tramo, una serie de centros multimodales con servicios especializados en comercio internacional, cercados por un sistema de seguridad.
- Fomentar el levantamiento en esa zona de complejos industriales, comerciales, aduanales y fiscales, conectados con Estados Unidos.
- Diseñar y promover asentamientos humanos con todos los servicios públicos.
- Construir las líneas férreas Reynosa-San Fernando, Matamoros-San Fernando y San Fernando-Victoria, con la finalidad de proyectar una vía que entronque con San Luis Potosí, para ofrecer otra ruta de traslado de las mercancías provenientes de Asia, y del Centro y sur del país, sin olvidar que también se requiere del ferrocarril Tampico-Veracruz, ya que se espera entre en vigor el Tratado de Libre Comercio de Estados Unidos con Centroamérica (CAFTA).

Con estos corredores carretero-ferroviarios, Tamaulipas ofrecerá muchos otros puntos de paso especializado de mercancías México-Estados Unidos, para conservar el liderazgo como paso internacional y enfrentar en forma renovada la competitividad. ||

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

D'ESTRABAU, GILBERTO. *El Ferrocarril*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 1996.

GOBIERNO DEL ESTADO DE TAMAULIPAS. *Plan Estatal de Desarrollo 2005 - 2010*.

KUNTZ FICKER, S. Y RIGUZZI, P. (Coordinadores). *Ferrocarriles y vida económica en México (1850 - 1950) Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. El Colegio Mexiquense, A.C. México, 1996. MACEDO, PABLO. *La evolución mercantil. Comunicaciones y Obras Públicas. La hacienda pública. Tres monografías que dan idea de una parte de la evolución económica de México*. Sucesores, Editores, México, 1905.

MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS. *Memorias del tercer encuentro de investigadores del ferrocarril*. México, 1996.

MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS. *Memorias del cuarto encuentro de investigadores del ferrocarril*. México, 2000.

MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS. *Memorias del quinto encuentro de investigadores del ferrocarril*. México, 2002.

ORTÍZ HERNÁN, S. *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. La luz de la locomotora*. Ferrocarriles Nacionales de México. México, 1987.

ORTÍZ HERNÁN, S. *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. La rueda rumorosa*. Ferrocarriles Nacionales de México. México, 1988.

PÉREZ ELÍAS, A. *Ferrocarriles*. Enciclopedia de México. México, 1977.

VALADÉS, E. Y LEAL, L. *La Revolución y las letras. Dos estudios sobre la novela y el cuento de la Revolución Mexicana*. Departamento de Literatura. INBA. México, 1996.