

MESA DE NEGOCIOS

HERMINIO REBOLLO PINAL

○ Fin al monopolio ferrocarrilero

La privatización de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) detenida, en parte, por la amenaza del super monopolio que se creará en Estados Unidos con la fusión de la *Union Pacific* (UP) y la *Southern Pacific* (SP), dio un paso vital al llegarse a un acuerdo en principio para preservar la competencia en los cruces fronterizos con nuestro país.

Como se sabe, el monstruo que resultará de la fusión de UP y SP prácticamente acapararía todos los derechos de vía entre México y el vecino del norte.

Si a esto se agrega que el consorcio buscaría además ganar la desincorporación de alguna o algunas de las empresas en las que se dividirá ferrocarriles, al final conquistaría un trabuco casi imposible de parar.

Como es lógico ésta no puede ser la intención del gobierno mexicano con la desincorporación. Ante ello la administración zedillista recurrió a la *Interstate Commerce Commission* a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de Carlos Ruiz Sa-

cristán, así como de la Comisión Federal de Competencia, de Fernando Sánchez Ugarte.

En este contexto la UP, presidida por Dick Davidson, llegó al acuerdo con otro de los gigantes del ferrocarril en la Unión Americana —también producto de una fusión previa—, la *Burlington Northern Santa Fe Corporation* (BNSF) para repartirse los cruces con México y preservar la competencia.

Así, la BNSF cederá derechos de vía a la UP entre Houston y Brownsville, incluyendo los derechos de cambio en Corpus Christi y Robstown. Aquí también se permitirá la participación de la mexicana *Texas Mexican Railway*, mejor conocida como TexMex, que administra TMM, de José Serrano.

Estarán abiertos a la competencia los enlaces con TexMex que llegan a Laredo y Nuevo Laredo.

En Houston la BNSF conectará con su red que cubre el occidente de Estados Unidos, incluso los accesos a ferrocarriles del Este a Chicago, St. Louis, Memphis y New Orleans.

En la frontera Brownsville-Matamoros operarán tanto UP como BNSF y TexMex. En Eagle

Pass-Piedras Negras tendrán también acceso todas las compañías, lo mismo que en Nogales y Mexicali.

Sin duda este acuerdo promovido en principio por *Union Pacific* constituye un avance sustancial que destrabará muchos de los trámites pendientes.

Al mismo tiempo debe entenderse que no es tan graciosa la concesión. Sin duda atrás está su interés por participar en la desincorporación de los ferrocarriles nacionales. Su acuerdo será, sin duda, "un punto" a su favor, que las autoridades mexicanas no podrán pasar por alto.

Al mismo tiempo se "curan en salud" frente a las autoridades antimonopolios de Estados Unidos.

Una jugada de tres bandas, para ser más claros.