



# Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

LOS TRANSPORTES EN LA HISTORIA DE MÉXICO.

Un proceso más hacia la dependencia

T E S I S

Que para obtener el Título de

LICENCIADA EN HISTORIA

P r e s e n t a U N A M.



FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS  
COORDINACIÓN DE HISTORIA

ANA MARIA SANTARRIAGA RAMIREZ

Asesor: Mtro. MANUEL CAZADERO FLORES



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## INDICE

	Página
PROLOGO	1
CAPITULO I INTRODUCCION	3
CAPITULO II TRANSPORTE Y DOMINACION EN EL PERIODO FORMATIVO DE MEXICO.	29
CAPITULO III INDEPENDENCIA POLITICA E IMPOTENCIA ECONOMICA	60
CAPITULO IV CONSOLIDACION DE LA DEPENDENCIA EN LOS TRANSPORTES	85
CAPITULO V LA INDUSTRIALIZACION, EL CAMINO ESCOGIDO HACIA LA AUTONOMIA.	125
CAPITULO VI ALGUNOS ESFUERZOS DEL NACIONALISMO MODERNO EN MEXICO.	157
CAPITULO VII DEPENDENCIA CERRADA EN LOS ULTIMOS AÑOS.	180
CONCLUSIONES	226
APENDICE	239
BIBLIOGRAFIA	262

## PROLOGO

Desde sus inicios, el hombre practicó el desplazamiento como una de sus actividades primordiales, ya que de haber permanecido estático, hubiese sido imposible sobrevivir. Cada modo de transporte, ha correspondido plenamente a la cultura a la que perteneció; y por lo mismo los transportes han reflejado las características del país que los produce.

En México, los transportes son actualmente tan sólo un problema más entre los tantos que padecemos, pero de los pocos quizá que cuentan con una trayectoria histórica tan importante, ya que han colaborado activamente en la consolidación de México como país dependiente, y el descubrir la forma en que lo han hecho, fué la tarea propuesta para la elaboración del presente trabajo.

Además, se debe hacer hincapié en la existencia de un nacionalismo que no permaneció inmóvil ante los embates del proceso económico mundial, que ha sido sencillamente arrollador; y por esto mismo, no se ha conseguido la independencia que se propusiera el país, sino que los resultados han sido precisamente una mayor dependencia cada vez con relación a los centros económicos mundiales.

Ante el complejo problema, las soluciones pudiesen antojarse complicadas también, y por lo mismo, lo que me propuse fué hacer sólo el análisis de los orígenes del problema y su proceso evolutivo, con la esperanza de que algún día se logren los -

cambios radicales que se ameritan.

Quiero hacer patente también mi agradecimiento al Maestro - Manuel Cazadero Flores, sin cuyas atinadas observaciones, la materialización del presente trabajo hubiese sido imposible.

## CAPITULO PRIMERO

## INTRODUCCION

Toda vez que nos referimos a la actividad histórica del hombre que vive en sociedad, encaminada a la transformación del medio ambiente para la satisfacción de sus necesidades materiales y de las generadas por la interacción social, manejamos el concepto de producción.

En este proceso el hombre emprende diversas acciones que englobamos en el término trabajo, entendido como una actividad consciente e intencional mediante la cual el hombre actúa sobre la naturaleza para modificarla en función de sus necesidades individuales y/o colectivas, sirviéndose de instrumentos de trabajo para la producción. El resultado en conjunto será la creación de bienes para la satisfacción de necesidades.

Para que los bienes producidos mediante el trabajo puedan llegar a ser consumidos por quienes los requieren, se necesitará de un paso intermedio en el proceso que será la distribución de esos bienes. Esto se motiva por la diferenciación de actividades humanas productivas y la necesidad que el hombre tiene de todas ellas, ya que el proceso de desarrollo se medirá en función de las disponibilidades de satisfactores del conjunto de la población. De tal manera que producción y distribución serán dos actividades complementarias para lograr la satisfacción de necesi-

dades humanas, ya que la producción determina la distribución, y ésta a su vez condicionará el acto productivo desde el momento en que un mayor y efectivo reparto de bienes incidirá en la demanda, aumentando con ello el volumen de producción.

En la actualidad el crecimiento económico de los países se determina analizando el producto nacional, que es clasificado en producto nacional bruto; o sea el valor de la producción total de bienes y servicios en relación con la población que la entidad contenga, antes de toda posible deducción; el producto nacional bruto menos el valor de las depreciaciones y otras deducciones; y el ingreso nacional constituido por los ingresos que perciben los factores de la producción. Se entendería entonces como crecimiento económico sólido y equilibrado al aumento sostenido del ingreso y la productividad en los tres grandes sectores de la economía: la agricultura, la industria y los servicios, que permitan elevar el consumo y volumen de producción. Para tal efecto sería necesaria la ampliación del mercado mediante el desarrollo de los mecanismos de distribución. Esto es que mediante una comunicación creciente entre los sectores de la economía, se conseguirían procesos productivos más racionales y congruentes con los objetivos colectivos. De esta manera, la distribución como vía de enlace, es condición necesaria para mantener la reciprocidad entre producción y consumo.

Los esfuerzos del hombre por complementar los satisfacto--

res producidos localmente y de comerciar los excedentes del consumo, lo llevan a buscar fuentes de aprovisionamiento y demanda fuera de su ámbito territorial, provocando la inquietud por encontrar medios eficientes para el traslado de bienes y personas, dando origen al transporte como fenómeno distributivo. Y en este esquema, formará parte del proceso productivo y por lo tanto del desarrollo mismo de cada región.

Si en una misma comunidad existió la necesidad de trasladar bienes de consumo principalmente desde que existió el excedente, posteriormente sería lógico el traslado a mayores distancias dado que es necesario tomar en cuenta que el planeta presenta marcadas diferencias geográficas, y no se cuenta con un lugar que provea al hombre para la satisfacción de todas sus necesidades. Además se tendió hacia la especialización; cada región ofrece lo que sus características le permiten, y a ello se dedica haciéndolo cada vez mejor. (1)

Para el traslado de bienes, sin el cual la producción sería inútil, se fué requiriendo cada vez mayor equipo y más sofisticado, ya no bastó la simple fuerza humana, dado que las cantidades de lo transportado crecían y la necesidad de mayor rapidéz aumentaba constantemente; hubo de auxiliarse de la fuer

---

(1).- Thomson, J.M., Teoría Económica del Transporte. Curso de Economía Moderna, Penguin Alianza (No. 151), Versión española de Fernando Escribano, Alianza Editorial, Madrid, -- 1976, p. 45.

za tractiva de los animales, y de utilizar su ingenio para inventar máquinas que efectuaran el traslado con mayor eficacia.- De esta manera se llegó al transporte entendido como el uso de equipo para trasladar objetos.

Al hablar de mayor eficiencia, se pensará también en un menor costo que aumente la masa del plusvalor. Esto ocurre cuando los servicios de transporte de mercancía se masifican, y se cuenta con mayor mercancía transportada por un mismo costo. (2) - Además, mayor rapidéz en la distribución acelera la producción y provoca por ende una mayor adquisición de bienes de producción con menor costo también, lo que conlleva en su conjunto a un menor costo de producción, y por ello la existencia de un margen de utilidades que permite nuevas inversiones y mayor fluidéz de capital.

Bajo esos cánones, el transporte será de importancia primordial en el proceso de producción en sí, ya que cada vez se irían requiriendo más materias primas de lugares distantes para elaborar los bienes de consumo; pero en la circulación de capital en toda formación humana en general, en las cuatro fases en que se suele separar analíticamente, tiene también una importancia capital, ya que como podemos entender, esas fases son:

---

(2).- Ibarra Vargas, Valentín, Autotransporte de pasajeros en el área metropolitana de la ciudad de México, El Colegio de México, México, 1981, p. 117.

a).- Proceso real de producción y su duración; b).- La transformación del producto en dinero; c).- Transformación de dinero en las proporciones adecuadas en materia prima, medios de trabajo e; d).- Intercambio de una parte del capital por capacidad viva de trabajo. (3)

Como se puede entender, el traslado de fuerza de trabajo y bien de producción, etc. hacen del transporte una condición básica en el proceso productivo.

El transporte tiene una planta fija o infraestructura que incluye carreteras, puentes, vías férreas, estaciones, puertos, aeropuertos, etc. La infraestructura es costosa, tiene larga duración y pocos usos alternativos. La planta móvil por el contrario es relativamente barata, pues su duración es menor, con una vida promedio de 10 años en aviones y camiones, 20 años en ferrocarriles, y los barcos hasta 30 años. Gracias a su movilidad tienen usos alternativos. (4) La infraestructura del transporte no permite cambios rápidos, de modo que la demanda puede crecer aceleradamente sin llegar a ser satisfecha. De igual manera si la actividad decrece, habrá exceso de capacidad, pero esto no podrá ser resuelto de inmediato y se podrán propiciar pérdidas operacionales.

---

(3).- Idem., p. 119.

(4).- Thomson, J.M., Op. Cit., p. 26.

Otra característica del transporte es ser la industria de las externalidades, que son los costos o beneficios que surgen de la producción y que no afectan al productor ni al consumidor, son sufridas sin compensación o disfrutadas gratuitamente, como las consecuencias del transporte que padece el medio ambiente.-  
(5)

El transporte es, con todas sus características una función indispensable en los procesos productivos que el hombre efectúa, y ha correspondido adecuadamente a cada etapa específica del desarrollo económico y social de los pueblos, adquiriendo un grado de utilidad que varía desde la conveniente a una localidad, hasta la vital del abastecimiento de un determinado territorio, <sup>(6)</sup> o bien la utilidad que aprovechan algunas naciones imperialistas para adquirir beneficios de las regiones con menor desarrollo económico. El transporte utilizado de esta manera ha estimulado la dependencia de algunos países como México, de las zonas que teniendo un alto grado de desarrollo tecnológico, lo van transfiriendo poco a poco a las otras zonas hasta lograr que esa tecnología funcione como motor de las economías tercermundistas, a pesar de que para ellos suele ser ya una --

---

(5).- Idem., p. 51.

(6).- Paul de Grote, Tratado de explotación de los transportes, F.C.E., México, 1970 , p. 17 y 23.

"chatarra".<sup>(7)</sup> Además, si se quiere participar en alguna medida en el mercado mundial, habrá que aceptar esa tecnología que se ofrece, pues las pautas de ese mercado se dictan desde los centros económicos que rigen el proceso mundial.

En efecto, la inversión extranjera producto del capitalismo, ha ocasionado un fuerte grado de dependencia; esta inversión se ha llevado al cabo mediante exportaciones, inversiones directas o licenciamientos de la producción.<sup>(8)</sup> Y en el caso de los transportes se han utilizado estas tres formas toda vez que el capital proveniente de los centros económicos perdió su nacionalidad, se internacionalizó organizándose a través de firmas que recorren el mundo obteniendo ganancias extraordinarias y monopolizando el comercio para su beneficio. Las empresas multinacionales operan así, y como veremos en el presente trabajo, irrumpieron en el proceso económico de México hacia la mitad del siglo XX,<sup>(9)</sup> aunque esto no signifique que antes de este período no hubiese inversión extranjera, sólo que las modalidades cambiarían.

"Las grandes corporaciones se han propagado por el sistema

- 
- (7).- Fajnzylber, Fernando, y Martínez T. Trinidad, Las empresas transnacionales. Expansión a nivel mundial y proyección en la industria mexicana., F.C.E., México, 1980, p.330
- (8).- Chudnovsky, Daniel, Empresas multinacionales y ganancias monopólicas en una economía latinoamericana, S. XXI, - - 1978, p. 87.
- (9).- Sepúlveda, Bernardo y Chumacero, Antonio, La inversión extranjera en México, Ed. F.C.E., México, 1977, p. 9.

económico internacional en varias etapas. La primera fase inicia con la exportación de los productos de la empresa a otros países; pasan por el establecimiento de una organización de ventas de dichos productos en el extranjero; siguen con la concesión de licencia para el uso de sus patentes y marcas para la prestación de asistencia técnica a compañías locales que producen y venden sus artículos. Culminan este proceso con la adquisición de establecimientos locales o instalándose como productos en el extranjero a través de subsidiarias total o parcialmente propiedad de la matriz, pero siempre controladas por ella". (10)

Las denominaciones que dichas empresas suelen recibir son también "plurinacional", "etnocéntrica". "policéntrica", etc., y en uno de los sectores que han obtenido mayores beneficios ha sido el transporte, como lo demuestra el cuadro de la siguiente página, en el que se muestra el valor absoluto de los pagos por transferencia de tecnología a nivel de las ramas industriales. Los datos son de 1971, y en ellos se comprobará que los transportes ocupan el cuarto lugar entre las ramas industriales que mayor cantidad pagan por la transferencia de tecnología al extranjero, y en cuanto más tecnología se utiliza de los países que la tienen, mayor dependencia se provoca a la economía nacional.

---

(10).- Idem., p. 14.

## PAGOS POR TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA

(miles de dólares)

## Empresas

	Transnacionales	Nacionales (priv.)
alimentos	8 798.9	607.1
bebidas	7 236.5	837.8
tabaco	548.6	- -
textiles	934.4	363.1
calzado y vestido	569.6	774.5
madera	- -	232.7
muebles no metálicos	- -	154.3
papel	2 311.0	340.8
editoriales e imprentas	775.8	576.7
cuero	204.9	319.9
hule	4 975.7	135.4
química industrial	14 699.8	3 470.5
química farmacéutica	27 507.6	4 479.8
derivados del petróleo	3 359.5	147.8
minerales no metálicos	1 579.7	3 481.4
metales básicos	2 026.0	1 308.6
productos metálicos	5 442.5	879.3
maquinaria no eléctrica	5 837.6	3 658.5
maquinaria eléctrica	13 493.4	2 716.1
equipo de transporte	11 393.9	1 471.7
otras manufacturas	3 064.9	2 125.4
total	114,760.2	28 080.8

Fuente: Fajnzylber, Fdo., Op. Cit., p. 345.

Los pagos por transferencia de tecnología varían, como es lógico, de acuerdo a la participación del capital nacional en las empresas. Como un ejemplo podemos mencionar el caso de la industria automotriz de la que existen 9 empresas, de las cuales sólo dos tienen participación mayoritaria de capital nacional; en las siete restantes el capital es casi en su totalidad extranjero. (11)

En base a los datos anteriores y los que a través del trabajo se irán presentando, podemos hablar del transporte en México como una causa y efecto a la vez de tercermundismo. Recordamos también que como se mencionó líneas arriba, las características que el transporte ha presentado en sus distintas etapas de desarrollo, han sido congruentes con el proceso económico del país al que pertenecen, o bien, ha correspondido a la relación que el país sostenga con otro u otros países ya que sea en el terreno económico, político, o de cualquier índole, las condiciones del país serán las mismas. Así, en las diferentes etapas del proceso histórico de México, podremos constatar esta situación.

Si se maneja el término tercermundismo, dependencia, y - -

---

(11).- Wionczek, Miguel S. y otros, La transferencia internacional de tecnología. El caso de México., Ed. F.C.E., México, 1974, p. 85.

otros más, similares, debemos explicar con mayor claridad a que nos referimos cuando los utilizamos y cual puede ser su significado en la actualidad.

El concepto centro-periferia se usó por primera vez en los estudios que realizó la C.E.P.A.L. en 1949.<sup>(12)</sup> Estos estudios tomaron en cuenta el desarrollo de las fuerzas productivas de los países y sus relaciones comerciales. Se encontró que hay -- países con mayor desarrollo que otros, y cuyo promedio per-cápi ta es mucho más elevado también. Estos países ricos, provocan -- además la subordinación de los de menor nivel económico y los -- hacen "girar" en torno suyo, constituyendo una estructura mundial económica de "centro-periferia".

Ante esta propuesta situación podemos preguntarnos acerca del funcionamiento del sistema, sus características y sobre el proceso histórico que desembocó en esta estructura, por el que realmente debemos empezar para poder comprender y responder las dos primeras interrogantes.

Es perfectamente comprobable que el hombre a través de su proceso histórico ha logrado un desarrollo profundamente desigual en el planeta, y algunos estudiosos pensaron en el medio -- que le rodeaba como la causa fundamental de este hecho, y se dijo: "El hombre es producto de su medio", asegurando así que el-

---

(12).- Pinto, Anibal, Inflación, raíces estructurales. (El trimestre económico, 3) Ed. F.C.E., México, 1975, p. 291.

ambiente dota al hombre de características especiales y lo obliga a determinada actuación. También se consideró en un momento - dado que por el contrario, al hombre le había correspondido transformar el medio en el que se desarrolló y adecuarlo a sus necesidades, siendo entonces el medio un producto del hombre. De cualquier manera que se considere, lo que no podemos negar es que esas diferencias geográficas se tuvo que responder con diversos modos de vida y variadas formas de adecuar aquello que posee.

En algunas zonas se facilitó la agricultura y ello favoreció la creación de una economía básicamente agrícola. No así en el norte del globo, donde la naturaleza fué menos generosa con sus habitantes y estos tuvieron que buscar otras formas de sobrevivir, explotando más sus recursos y acelerando el intercambio de sus productos.

Cuando la actividad se incrementó, se forzó el nacimiento de un movimiento importante al que se le llamó "Revolución Industrial", y que tuvo como antecedente en su proceso una "Revolución Agrícola", y el desmoronamiento de un sistema feudal cuyos centros se abrieron con la llave del comercio, mismo que creció rápidamente y demandó mayor producción con un costo cada vez menor que tendían a obtener una "ganancia", y con ello a lograr un nuevo sistema, el capitalista, que cambió los modos de producción y dió también pie al nacimiento de nuevas doctrinas como el socialismo, que encontró justificación en un hombre como Carlos-

Marx, que decía que en el proceso del hombre faltaba una nueva-etapa: la sociedad sin clases.

El fenómeno de la llamada "Revolución Industrial" se--  
 inició en el norte del globo, en el siglo XVIII y se señala a--  
 Inglaterra concretamente como su cuna, pues fué donde las fuer--  
 zas productivas lograron incrementarse más rápidamente que en --  
 otros sitios como Francia y Holanda, y para ello se contó con el  
 financiamiento necesario por parte del mismo gobierno y particu--  
 (13)  
 lares interesados en ello. Mediante este movimiento se lo--  
 gró desplazar las herramientas movidas por la fuerza física del-  
 hombre o de los animales y utilizar maquinaria movida con fuerza  
 natural como el viento, el agua, y después el vapor, que ofrecía  
 mayor continuidad, y era producido con carbón mineral que tuvo--  
 granauge mientras no hacía su aparición el petróleo.

Todo este cambio acarreó lógicamente otros más, como fué  
 una nueva organización social para el trabajo y creó diferentes-  
 intereses en el sistema de producción; hubo concentración de tra-  
 bajadores y se terminó con el sistema doméstico, ahora se conta-  
 ría con una masificación de la producción, la población se con-  
 centraría en ciudades, y las regiones industriales progresarían,  
 expandiéndose el comercio exterior, habiendo una redistribución-  
 de la riqueza, etc.

---

(13).- Hobsbawm, Eric, En torno a los orígenes de la revolución industrial, Ed. Siglo XXI, México, 1978, p. 89 y ss.

En este proceso evolutivo del hombre, se delineó la diferencia entre países industriales y países agrícolas, siendo los primeros más ricos. Esta diferencia se transportó al plano político y a los demás, originándose además la dependencia de países agrícolas a los industrializados.

También se provocó rivalidad imperialista en las zonas avanzadas y la expansión colonial hacia las zonas agrícolas, a las que se vió como proveedoras de materia prima y como mercado de productos elaborados.

Los países industrializados emprendieron una tremenda carrera por lograr la supremacía, y llegaron al terreno tecnológico, donde algunos se excluyen y surgen unos cuantos como verdaderos líderes.

Como se ve, la estructura económica mundial que se delinea tiene una misma historia. El llamado desarrollo y subdesarrollo, centro y periferia respectivamente, son dos caras de una misma moneda. Las relaciones de producción existentes así lo determinaron. El desarrollo no se podría explicar sin el subdesarrollo, son dos partes que se complementan y tienen una órbita trazada de la que las leyes naturales no le permitirán salir. El subdesarrollo no se cura con el tiempo.

Respecto a las características y funcionamiento del sistema, podemos decir que según la tesis estructuralista, los países centrales serán aquellos que:

- 1).- Tienen una estructura económica integrada que permite su---  
reproducción y la expansión interna y externa del capital,-  
aseguran su desarrollo autosostenido y pueden exportar sus-  
relaciones de producción. En este caso se encuentran los --  
países de Europa occidental, Estados Unidos, Canadá, Japón  
y Australia.
- 2).- Tienen la posibilidad, aún sin ser de los más adelantados,-  
de ser centro también en la misma periferia, y a estos paí-  
ses se les llama "subcentros". Centros y subcentros existen  
también en la periferia.
- 3).- Tienen el control de la producción en cuanto impone la tecno-  
logía que les conviene para ser aplicada a países tercermun-  
distas, además de dirigir también el comercio interno y ---  
externo.

Los países periféricos son aquellos que:

- 1).- No tienen acumulación de capital propio, y las inversio-  
nes extranjeras obedecen a los intereses del país de donde-  
provienen y no de aquel en que se efectúa la inversión.
- 2).- Las actividades productivas no se complementan entre sí, no  
hay estructura sólida, hay atraso del desarrollo de las --  
fuerzas productivas. Los frutos del progreso se deslizan al  
país que invirtió o se despilfarra en productos suntuarios.

- 3).- Tienen monocultivo y monoproducción.
- 4).- Disponen de ayuda de los países centro que sirve para ampliar el mercado exterior a través del aumento de divisas pero que sólo acelera el endeudamiento de estos países tercermundistas.
- 5).- Padecen de explosión demográfica, tienen una alimentación deficiente y los organismos anémicos tienden a una mayor reproducción de la especie. Hay quien asegura, después de arduas investigaciones, que ante el menor consumo de proteínas animales, las personas se reproducen más, <sup>(14)</sup> y precisamente en la mayoría de los países subdesarrollados se consume menor cantidad de este alimento que en los centrales.

El mercado mundial se ha regido por relaciones mercantiles de tipo capitalista. A los países industrializados el capitalismo llegó sólo y ha pasado por diversas etapas, habiendo primero capital disperso, pequeñas empresas en competencia en un mercado libre. Después se dió un capitalismo monopolista, industrial y financiero privado. Más tarde, un capitalismo monopolista de Estado, dándose la concurrencia de capital monopolista a nivel mundial; sólo las grandes empresas unidas podrían sostener los -

---

(14).- El Día, 26 de marzo de 1983, artículo de Arturo Aldama.

gastos de la tecnología avanzada. Por otro lado el capital se infiltró en otros países a través de las transnacionales, cuyos dirigentes afirman que el capital no tiene nacionalidad; cada empresa se desarrolla según sus necesidades a través del mundo y como la mayoría son norteamericanas es este capital el que logra la supremacía. El dolar fué así el medio internacional de pago, y no el oro, como moneda de reserva de cada país. Esto le dá a Estados Unidos mucha fuerza, pues si su moneda se devaluara, las reservas de cada país disminuirían.

En el proceso se utilizó el imperialismo también. Los países avanzados irrumpieron en Asia, Africa y América Latina - que son zonas que se vieron incorporadas de pronto al capitalismo y su economía se modificó en función de los intereses de quienes intervenía económicamente; recibieron también algunos beneficios que facilitaron la extracción de materia prima, ya que los países centrales proporcionarían todo lo necesario, como el equipo nuevo de transporte, para efectuar el traslado de esa materia prima.

En el siglo XIX se logró en general la independencia de América Latina en el terreno político, pues esto favorecía a Estados Unidos, pero nunca en el económico, lo que ha servido para financiar la explotación de recursos primarios, obras de infraestructura, alguna incipiente industrialización, metalurgia ligera, industria textil o de alimentación, y se les ha implantado una nueva forma de vida acorde a los países dominantes y - -

que desemboca en dependencia, que se suele apoyar en las clases dominantes de cada país que adopta la forma de vida del centro.

La estructura centro-periferia presenta también en conjunto algunas características como polarización, marginación, dependencia e inserción.

Respecto a la polarización, encontramos que centro y periferia son dos puntos que crecen en sentido opuesto y todos sus elementos se delinean cada vez con mayor claridad. Al centro se le facilita paulatinamente la obtención de "ganancias" al mismo tiempo que la periferia encuentra mayores inconvenientes y problemas. El centro vuelve sus ojos hacia el mismo centro para comerciar y producir porque tiene mayor seguridad en él, y lógicamente esto perjudica la economía periférica.

Los productos manufacturados de los países centrales aumentan su valor constantemente, y las materias primas y alimentos de la periferia no lo pueden hacer, pues no requieren la aplicación de gran adelanto tecnológico. Los países ricos lo son cada vez más y los pobres también afirman su condición.

La marginación es la que sufren esos países tercermundistas por parte de los centrales, ya que su participación en la actividad económica cada vez es menor. El centro, en su proceso evolutivo, requiere cada vez menos de la periferia, no le interesa comerciar con países que ofrecen poca seguridad y con mercancía que puede elaborar ya en su propio centro y con mayor calidad y menor costo. Un ejemplo de esto puede ser el algodón --

que se compraba a la periferia y que ahora se sustituye con fibras sintéticas.

La dependencia se va acentuando también, los países periféricos dependen cada vez más de ese centro para subsistir, la poca industria que tienen sobrevive gracias al mantenimiento y reposición de los bienes de producción que el centro efectúa, de romperse esta relación, la economía del país dependiente puede sufrir serias crisis.

Las decisiones importantes se tomarán en el centro, los países periféricos deben conducir su política según los lineamientos que marque el centro para no dañarse.

Respecto a la inserción, podemos decir que se dió cuando el desarrollo económico de algunos países ricos les impulsó a intervenir en zonas de poca productividad, modificándoles toda la estructura económica y haciéndolos participar en el proceso económico mundial con todas las características que hoy los definen como subdesarrollados.

Entre los países de la periferia, América Latina es de las más industrializadas, por lo que también será más dependiente, ya que en la proporción que se ha importado tecnología se requerirá de servicio de mantenimiento, adiestramiento, etc. Y además, se encuentra geográficamente unida a Estados Unidos, zona central que se ha mostrado más hostil en las relaciones con su periferia que Europa con la suya.

Por último, la estructura centro-periferia se reproduce en los países que se encuentran en transición al socialismo, siendo los países centrales Unión Soviética, Checoslovaquia, República Democrática Alemana, Polonia, etc. Y, entre los países periféricos están la República Popular de Vietnam, Mongolia, Albania, Cuba, etc. sólo que estos parecen estar logrando vencer el desarrollo del subdesarrollo a través de la ruptura con el mercado internacional, la nacionalización de la actividad económica, la puesta en tensión de las fuerzas productivas y la supresión del despilfarro, más la apropiación colectiva del excedente económico. Se habla también de una supuesta división internacional del trabajo sin buscar el máximo beneficio, sino la mejor capacidad y preparación para desempeñar una actividad.

Por el contrario de lo que Marx afirmó sobre los países -- que adoptarían el sistema socialista, quienes lo han hecho han sido aquellos con poca industria y bajo nivel de vida. El primer paso que se ha debido dar en general, ha sido una revolución social, para proceder a la toma de control por parte del Estado de la economía del país; posteriormente se procura la -- creación de una industria pesada, (de medios de producción) lo que permite la acumulación necesaria para tender a la industrialización del país, y sobre estas bases estructurar las demás actividades económicas para lograr un crecimiento sostenido. Se -- tiende también a una reforma agraria mediante la colectiviza--

ción de la tierra y del trabajo. Las transacciones comerciales se efectúan directamente con el Estado, y éste decide cuando y como conviene a la economía del país efectuarlas. Se buscará el equilibrio paulatino de los niveles económicos en los países de la comunidad.

En general, al bloque de países socialistas por su mismo proceso, no le interesa comerciar con el capitalismo, excepto - si se trata de adquirir tecnología en el centro capitalista, pero a la periferia del sistema le margina también, por lo que se puede decir que América Latina es de las zonas más marginadas - en el mundo.

Nuestro país pertenece precisamente a esta zona marginada, y por lo tanto será conveniente examinar las condiciones que le han llevado a tales resultados, entre las que tomaremos una para analizar brevemente su proceso y su situación actual, determinando si ha sido nuestro objeto de estudio, que en este caso es el transporte, una condición más para lograr la dependencia económica hacia los países centrales del sistema, llegando al punto de poderse considerar también un resultado de la situación general del país y reafirmando así la posición del mismo con respecto a la estructura económica mundial.

Para lograr el objetivo planteado, será menester hurgar en nuestra historia para encontrar los antecedentes más remotos -- del transporte y poder seguir el proceso evolutivo que ha lleva

do en el país.

Encontramos que desde el período prehispánico, el transporte sirvió para impulsar el desarrollo de algunos grupos mediante el dominio que pudieron lograr sobre otros en el terreno económico, logrando con ellos una relación tributaria que les ayudó a impulsar su economía. Estas mismas relaciones de dominio fueron aprovechadas por los conquistadores, que sólo reprodujeron el sistema, trasladando el centro de dominio a su país de origen. El transporte en esta etapa sirvió también a los intereses de la metrópoli y propició la dependencia en cuanto no se le permitió a la colonia crear un sistema propio de transporte. En el siguiente período se sufrió la carencia de los medios de transporte y se mantuvo la dependencia de Europa sobre todo para el transporte marítimo, pero cuando el siglo avanzó y el país tendió a lograr cierta estabilidad política, la inversión extranjera no se hizo esperar, ya que para este momento había zonas del norte de Europa y América que habían tenido un crecimiento económico que exigía la expansión de sus capitales, dando con ello lugar al colonialismo económico. Esta rivalidad entre las potencias desembocaría en la Primera Guerra Mundial, situación que México no pudo aprovechar para lograr su desarrollo por el conflicto bélico que padecía en este período, en el que además por falta de liquidez interna se propició aún más la inversión extranjera. Ya con una constitución propia, el país em-

prendió una vez más . la lucha por lograr la autonomía en todos los aspectos respecto al extranjero pero ya en la estructura --- económica del país se encontraba el capital de otros países funcionando en los sectores claves de la economía, entre ellos el - transporte.

Hacia fines de los veintes, hubo un cambio importante ya- que el sistema capitalista padeció quizá la peor de las crisis - dán\_dose el fin del "Laissez Faire", o sea del liberalismo econó- mico que habían sostenido, y ante el relativo fracaso de este, - el Estado adquirió paulatinamente las funciones encaminadas a -- ordenar o cubrir los renglones de la actividad económica, regla- mentado para su desarrollo toda la productividad de los Estados- Unidos y de otros países, lo que permitió superar la crisis y -- lograr un nuevo periodo de auge.

Ante la invasión mundial del capitalismo, México continuó luchando por crear conciencia nacionalista y tender a la autosu- ficiencia. Cuando el mundo se dirigía hacia la Segunda Guerra -- Mundial, el general Lázaro Cárdenas aprovechó la situación para- nacionalizar aquellos sectores de la economía que sabía que eran de inportancia vital para el desarrollo del país, como el petró- leo y los ferrocarriles. Sin embargo después del conflicto arma- do la estructura mundial se reafirmó polarizando aceleradamente- a los países de alto desarrollo tecnológico con los que carecen- de él. Esto es que las potencias tendieron a necesitar cada vez\_

menos de los productos que la periferia ofrece, y en cambio propiciaron que estos países dependieran en mayor grado del centro para subsistir. La economía de las potencias se solidificó y la del tercermundismo perdió capacidad.

En este momento Estados Unidos emprendió una política de "economía dirigida" que persigue los controles monetarios y un presupuesto federal como mecanismo de equilibrio económico. (15)

Además se ha brindado todo el apoyo a las grandes empresas que dada su expansión requirieron de explotar su capital creando -- así una nueva forma de inversión más comprometedora que la anterior, y de la cual hablamos en páginas anteriores. Además se -- crearon organismos para fomentar el desarrollo económico en los países alineados a estos, entre ellos la F.A.O., organización -- de la alimentación y Agricultura; el F.M.I., Fondo Monetario -- Internacional; la O.N.U., Organización de Naciones Unidas, creada en 1945 y que dará vida al G.A.T.T., Acuerdo General sobre Aranceles de Aduanas y Comercio. En este mismo año también nace la C.E.P.A.L., Comisión Económica para América Latina; en 1958, el M.C.E., Mercado Común Europeo; y como respuesta a esto, en -- 1960 nace la A.L.A.L.C., Asociación Latinoamericana de Libre -- Comercio; en 1964 la U.N.C.T.A.D., la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

---

(15).- López Portillo, Jorge, Bases para la planeación económica y Social de México, Siglo XXI, México, 1980, p. 69-76.

Internamente México siempre ha tratado de diseñar planes y programas globales, sectoriales y regionales congruentes con -- los objetivos nacionales; de fomentar y estimular la actividad-privada a través de inversiones estatales y la política fiscal-monetaria, crediticia, de precios y salarios; crear y mantener las condiciones jurídico-políticas, administrativas y sociales-favorables al desarrollo económico; evaluar el proceso de desarrollo y reorientar la política económica en aquellas ramas, sectores y regiones que registran desviaciones en relación con los objetivos.

Desde mediados del siglo se siguió decididamente el modelo de desarrollo basado en la industrialización del país mediante la Sustitución de Importaciones (S.I.), bajo el cual se dió un crecimiento importante en la economía del país, pero que provocó entre otras cosas mayor endeudamiento interno y externo; y -- como la demanda proviene de los sectores mejor ubicados respecto al ingreso, hubo una desigual distribución de la riqueza y -- desequilibrios que provocaron que el modelo entrara por fin en crisis.

No obstante todos los esfuerzos de la política mexicana, -- la expansión e imposición del capitalismo ha sido arrollador, -- imponiéndonos un sólo camino, el del subdesarrollo; y el transporte será uno más de los renglones que involuntariamente ha -- contribuído a reafirmar este esquema, situación por la cual de-

cidí abordar el proceso histórico que desembocó en tales resultados.

## CAPITULO SEGUNDO

## TRANSPORTE Y DOMINACION EN EL PERIODO FORMATIVO DE MEXICO

Para poder comprender ese proceso histórico de los transportes que coadyuvó a la dependencia del país con respecto a los centros económicos mundiales, hemos de iniciar el presente trabajo con un análisis del nacimiento del transporte en el territorio que ocupa hoy México, en el período prehispánico, donde el transporte asumió modalidades que correspondieron a las condiciones políticas, sociales y económicas de los pueblos que se instalaron en la región y lo convirtieron en condición necesaria para las relaciones de intercambio y de poder. En el primer caso mediante el traslado de objetos para el trueque y la mercadería, y en el segundo por el traslado de excedente económico extraído a los pueblos en forma de tributo.

En el período prehispánico, entre la pluralidad de grupos indígenas que ocuparon la región, se destacaron por su alto grado de desarrollo económico-social las culturas nahuatl y maya. La primera en la zona mesoamericana norte y la segunda en Yucatán.

El poderío económico y militar los convirtió en epicentros de la estructura existente, y es en ellos donde surge la necesidad de satisfactores no producidos localmente que los empuja a obtenerlos fuera de su ámbito territorial, dando origen al in-

tercambio y la dominación política, económica y militar. Para llegar a tal punto, debieron cumplir con un proceso de consolidación en su formación mediante el cual su Ciudad-Templo se convirtió en Ciudad-Estado.

El proceso histórico de los pueblos nos ha mostrado con que modalidades surgió la primera forma de dominación del hombre hacia su comunidad, y esta se dá mediante el uso del poder en un terreno espiritual. Toda vez que el hombre tuvo satisfechas sus necesidades primarias a través de la utilización paulatina de mejores métodos de cultivo, y fué capaz de obtener un superavit, surgió una Ciudad-Templo en donde aparecieron más definidamente personas no productoras de alimentos; como sacerdotes, escultores, lapidarios, artesanos, etc. que tendieron a la formación y fortalecimiento de una clase dominante que llegaría a controlar los medios de producción.<sup>(1)</sup> Posteriormente, mediante la organización de la clase dominante como una monarquía que jerarquiza la estructura social, se tenderá a la formación de una Ciudad-Estado,<sup>(2)</sup> en la que se contará con ciudades satélites dada la expansión por el poderío adquirido y donde se dispondrá de un excedente. Además nacen nuevas necesidades que habrá que satisfacer fuera de la comunidad. Es en este momento histórico donde

(1).- Matos Moctezuma, Eduardo, Los pueblos y señoríos teocráticos, I.N.A.H., México, 1975, p. 18.

(2).- Piña Chan Román, Del nomadismo a los centros ceremoniales, I.N.A.H., México, 1975, p. 169.

hace su aparición el transporte como categoría social y como condición fundamental de los procesos productivos para la culminación de los mismos. Este transporte en el sistema nahuatl se efectuó a base de hombres que sobre sus espaldas hacían llegar los productos a las regiones que los requerían, y se conocieron como "tamemes". Estos hombres eran entrenados desde niños y su salario promedio era de dos arrobas por cinco leguas. (3)

Dada la configuración geográfica de la zona, el transporte lacustre fué el más importante, ya que por ser el medio natural para transportarse, presentaba mayor comodidad, rapidéz, y capacidad de carga.

Para conectar la ciudad a través de los lagos que la circundaban con las regiones cercanas, se debieron construir cuatro calzadas que se orientaron en los cuatro puntos cardinales, dando muestras así de la religiosidad latente en esta cultura. Las calzadas eran: la de Tacuba, hacia el poniente; la de Tepeyac hacia el norte; la de Ixtapalapa al oriente y la de Coyoacan al sur. Por ellas, dijo Cortés que "hubieran podido caminar ocho jinetes, uno al lado de otro, con toda comodidad. (4) Paralelo al transporte por las cuatro vías de acceso, se pudieron observar -

(3).- León Portilla, Miguel, De Teotihuacán a los Aztecas, (Lecturas universitarias, 11) U.N.A.M., México, 1977, p. 409.

(4).- Cortés Hernán, Cartas de Relación de la Conquista de la Nueva España, Citado en López Rosado Diego, Historia y Pensamiento Económico de México, TIII, U.N.A.M., 1960, p. 11.

alrededor de 250 000 canoas hechas algunas de ellas en troncos-  
ahuecados de árbol y otras más como bateas de fondo plano cons-  
truídas con tablones. (5)

Las relaciones de dominio, más que las comerciales, eran -  
una realidad en este pueblo que se encontraba en un punto culmi-  
nante de su evolución cuando les sorprende la llegada de los es-  
pañoles. En esta sociedad no se había sentido realmente la fal-  
ta del uso de la rueda aplicada al transporte, sin que esto sig-  
nifique que no la conocieran.

Los productos que iban más allá de satisfactores de prime-  
ra necesidad y llegaban a ser objetos suntuarios, presentaban -  
una gran variedad, y se comerciaban en los grandes centros o --  
tianguis que se efectuaban en cada región y tenían una periodi-  
cidad de cinco días. En el caso del de Tlatelolco se dice que -  
se daban cita ahí alrededor de 50 000 almas, (6) y que se hacían  
transacciones con toda libertad. Los mercaderes constituían un-  
gremio importante que tenía diferentes niveles en la escala so-  
cial y la posibilidad de ascensos continuos en la misma. (7)

Cuando llegó Cortés a este territorio la cultura predomi-  
nante era la Nahuatl, con una organización que abarcaba todos -

(5).- Idem., p. 13.

(6).- Semo Enrique, (coordinador) México, un pueblo en la histo-  
ria, (T.I), U.A.P., Nueva Imagen, México, 1982, p. 177.

(7).- Historia General de México, (T.I), El Colegio de México, -  
México, 1977, p. 232.

los aspectos importantes para el buen funcionamiento del Estado, independientemente de la forma que este presentara. La población no carecía de ingenio e inteligencia, además de otras muchas cualidades que Fray Toribio de Benavente nos sabe describir maravillosamente. (8)

Estas relaciones tuvieron como base esencialmente la dominación apoyada con el ejército, que adquirió la fuerza suficiente para lograr hacer de los pueblos de la región, tributarios - que permitieran crear un excedente suficiente que impulsara el comercio hacia zonas más lejanas y acelerara la producción local. Puede decirse que algunos objetos y monumentos encontrados en diferentes sitios son más bien el resultado de contactos comerciales y aún de influencias religiosas emanados de la gran Metrópoli, y que no necesariamente significan la presencia permanente de esta cultura en esas zonas, sino el haber efectuado un proceso de dominio sobre otros pueblos, ya que sabemos que - el comercio sólo se iniciaba con regiones controladas. (9)

El dominio se extendió a toda la región paulatinamente, y la variedad de tributos alcanzó niveles muy altos, ya que podían consistir en alimentos, ropa, artículos domésticos, suntuaria

---

(8).- Benavente, Fray Toribio de, Relaciones de la Nueva España, (Biblioteca del Estudiante Universitario, 72), U.N.A.M., - México, 1964, p. 137.

(9).- León Portilla, Miguel, Fuentes e Interpretaciones Históricas, (Lecturas Universitarias, 11), U.N.A.M., De Teotihuacan a los Aztecas, México, 1977, p. 148.

rios, religiosos, etc., incluso no sólo productos terminados, - sino también materia prima que pudo impulsar la manufactura, y - que sin embargo al parecer transferían en buen porcentaje a - - otros de los pueblos con los que tenían contacto. (10) Lo ante-- rior es importante en cuanto nos permite descubrir que la domi-- nación posterior española no tendría otro quehacer sino reprodu-- cir las relaciones económicas existentes ya en el territorio -- conquistado antes de su llegada, sólo se trasladaría la Metrópo-- li a España.

En el pueblo maya, a diferencia del azteca, las relaciones florecientes fueron predominantemente comerciales, sin que que-- den totalmente excluidas las de tipo tributario. Su comercio se extendió hasta Panamá y Costa Rica a base de rutas fluviales, y hacia el interior del territorio se construyó una red de cami-- nos terraplenados con señalamientos y buena planeación en gene-- ral. Por ellos pudo circular Cortés con la guía de los "corredo-- res de campo". (11)

Si bien se pueden distinguir variaciones en las modalida-- des del surgimiento del transporte en estas dos importantes cul-- turas, se debe manifestar que ambas tuvieron un sólo impulso, - y este fué dar solución a las necesidades de satisfactores que

(10).- Idem., p. 397 y ss.

(11).- Díaz del Castillo, Bernal, Historia Verdadera de la Con-- quista de la Nueva España, Fernández editores S.A., Ejem-- plar No. 4732, p. 255.

internamente no eran producidos.

El transporte en la época prehispánica surgió en forma natural y lógica, siendo congruente con el desarrollo social y de finiendo como verdadera fuerza estructurante y agente de desarrollo. Con el transporte se originó el aumento en los volúmenes de producción, la especialización social y territorial, cambios en los hábitos de costumbre, y desde luego se tradujo todo ello en la creación de centros económicos con la relevancia del comercio como categoría económico-social.

La red de comunicaciones tendida en el territorio conectaba los principales núcleos económicos y satisfacía completamente las necesidades de los habitantes, ya que para su traslado no requerían de caminos como el carretero, complicados en el trazado y con una fuerte erogación en la construcción y mantenimiento, sino de caminos angostos y rectos, para que las gentes que se encargaban de llevar auestas la mercancía pudieran dirigirse al lugar de su destino rápidamente. Contaron también con mapas precisos que incluso sirvieron a Cortés en la conquista<sup>(12)</sup> y que les señalaban además de caminos, centros urbanos y su producción, lugares de descanso, ríos, montañas, etc. Todo ello supone conocimiento pleno de la región y una buena planeación de las rutas a utilizar. Hay algunos caminos mayas que de-

---

(12).- Riva Palacio, Vicente, México a Través de los Siglos, -- (T. II), Historia Antigua y de la Conquista, Ed. Cumbre, E.U., p. III.

muestran haber requerido una técnica considerable para salvar los accidentes del terreno, en algunos casos terrenos pantanosos y en otros una vegetación que amenazaba constantemente con invadir y destruir el trabajo realizado, razón por la que tuvieron que utilizar una especie de concreto para pavimentar sus calzadas (saché). El ejemplo de Cobá nos puede ilustrar sobre la magnificencia de sus caminos. Este medía 100 kilómetros de longitud, con una anchura media de 9.5 metros, presentaba en algunos tramos fuertes pilotes y requería de cierta cimentación en otros. (13)

A parte del transporte interno de estos pueblos, cabe recordar sus actividades en lo que respecta a navegación comercial hacia los distintos puntos del Continente en su parte central. El comercio marítimo maya se efectuaba por medio de canoas en lugares de la costa del Golfo y el oriente de Yucatán, llegando a algunas regiones de Centroamérica, (14) lo cual presupone algunos conocimientos básicos sobre navegación en el mar.

Para realizar viajes que consideraban de larga duración, se preparaban por algún tiempo con el consejo de los entendidos en el asunto y procuraban salir en caravanas para mayor protección. Los caminos eran reparados cada vez que las lluvias terminaban, en ellos encontraban casas para alojarse, y en los ríos-

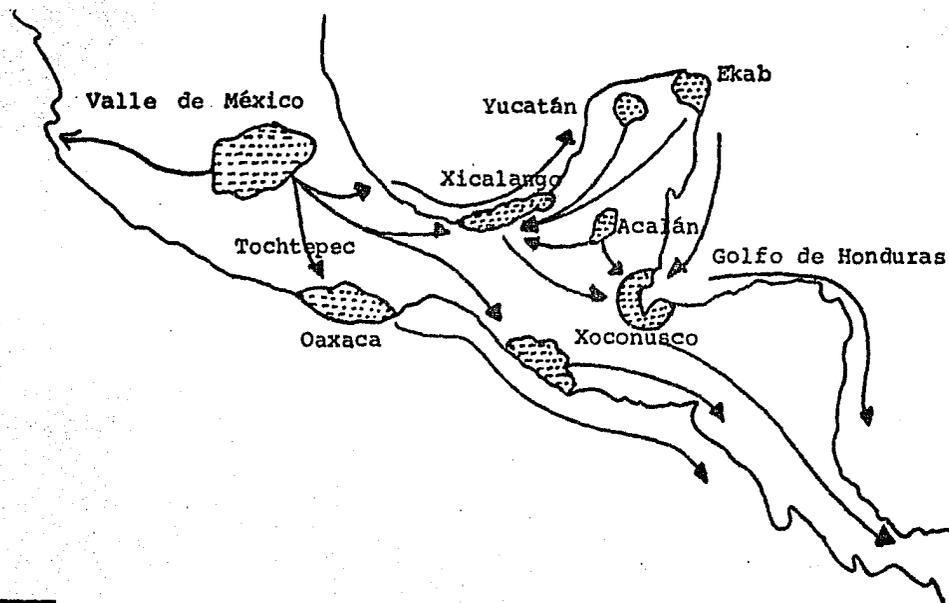
---

(13).- López Rosado., Op. Cit., p. 17.

(14).- Ver ilustración de la página siguiente.

RUTAS Y CENTROS COMERCIALES

EPOCA PREHISPANICA



 Principales Centros Comerciales

 Principales rutas del comercio.

Fuente: López Rosado D., Historia Económica, Op. Cit., p. 15.

disponían de barcos, balsas y puentes. Las balsas eran empujadas por nadadores expertos y los puentes eran algunas veces de piedra, de vigas ó de redes de bejucos. (15)

Para concluir, podemos decir que el transporte en este período fué lacustre y a base de cargadores, y que correspondió plenamente a la estructura económico-social de estos pueblos, ayudando a crear la dependencia económica entre ellos.

A la llegada de los españoles, se dió una fusión violenta de su cultura con la mexicana, y ello representó la ruptura en la evolución de los pueblos precolombinos y la interposición de un sistema diferente en todos los órdenes que cambiaría la dinámica social hasta dar forma a una nueva nación.

En el momento en que se dá el encuentro de España con el nuevo continente, descubrimos que aquella es una península que no ha participado en la evolución económica de otros países europeos; teniendo para ello varias causas. Una de ellas fué su separación geográfica del resto de Europa, marcada por los Pirineos, y que le empujó al mar sin llegar hasta este momento, - - (siglo de la conquista) a ser una potencia marítima, quizá en parte por haberle faltado apoyo del Estado. (16) O por su política interna, ya que había muchos pilotos que lo eran porque obte

(15).- Leon Portilla., Op. Cit., p. 409.

(16).- Cambridge University Press., Historia del Mundo Moderno, La Decadencia Española y la guerra de los treinta años - (edición especial para Enciclopedia Británica), p. 306-7.

nian su permiso por amistad, por lo tanto eran "incapaces de -- comprender los problemas científicos de las declinaciones de me ridianos, variaciones de la brújula y computación cronográfica. Y había poca exactitud de las cartas de navegación."<sup>(17)</sup>

Debemos sumar también los problemas internos de España como causa de su atraso industrial. Uno de ellos fué la larga -- etapa de dominación musulmana que la condujo a la lucha entre -- moros y cristianos queriendo la supremacía en el poder. Otra -- más fué el contener regiones parcialmente distintas como Casti- lla y Aragón, cuya situación geográfica llevó a la segunda a te ner cierto acceso a la industrialización del norte. Estas regio nes no lograron reunirse sino hasta mediados del siglo XV con -- el matrimonio de Fernando e Isabel.

La vinculación de los territorios fué un proceso lento, y -- con la Guerra de Reconquista el Estado se fué fortaleciendo gra dualmente, lográndose la unificación política bajo el dominio -- de las regiones que significaban el centro del poder militar, -- como la Castilla feudal y el consecuente predominio de su siste ma.

Cuando el Estado percibe cierta estabilidad política, tien -- de a la búsqueda de un mejor nivel económico y se lanza a efec-

---

(17).-- Portery Casanate, Pedro, Reparo a errores de la navegaci- ón española, (Colección Chimalistac, 31), Ed. José Porrúa, Madrid, 1970, P.22 El autor escribe en 1634 y sus deseos son que mejore la marina española.

tuar una expansión comercial tardía, primero hacia el norte de su mismo territorio con productos como hierro, aceite de oliva y naranjas principalmente. (18) Y después se buscarán más fuentes de materia prima, lo que encuentra en América. Sin embargo, una vez que la obtiene, la transfiere a las naciones de fuerte industrialización, que tienen ya una producción masificada y buscan intensamente proveedores y mercado a la vez para sus productos.

Es de esta manera que España entra a una fase de mercantilismo, teniendo como base la posesión de ricos territorios en el nuevo continente, procurándose además la bandera de la evangelización.

Cuando España se unifica, se delinea con una ideología decididamente cristiana, situación que facilitó una alianza con el Papa que le permitió disfrutar de su apoyo para la incursión posterior en América mediante la Bula de Alejandro VI que destinaba a España la mayor parte del nuevo territorio, y en base a la cual se decide a efectuar una labor evangelizadora a la par de su comercio.

De acuerdo a lo anterior, es justificable la política que España adoptó respecto a sus colonias. Ante todo, se ejerció un cerrado monopolio respecto al comercio mediante cédulas reales que impedían comerciar con otros países europeos y de América;

---

(18).- Pirenne Henri, Historia de Europa, Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1974, p. 362.

(19) se dictaron todas las medidas necesarias para la extracción de la riqueza existente en sus posesiones. Además, los españoles radicados en América demandaron productos europeos de los que la madre patria los dotó, creando con esto un mercado cautivo para los bienes de consumo que ellos no producían, sino que a su vez recibían del resto de Europa. En tanto la Metrópoli vió por sus intereses, asignó y definió las características de todos y cada uno de los elementos de la formación social, y entre estos, del transporte que ampliará su función con la introducción de naves marítimas y animales "de tiro" ó carga, así como el uso de la rueda, que modificaron los datos técnicos del sistema de traslado en su conjunto.

En este sentido, el desarrollo del transporte en la colonia, no será el resultado de un proceso interno, de la lucha histórica de los pueblos indígenas por mejorar sus niveles de vida, sino de la interposición de una estructura social sobre la otra. Y en este marco económico-político, el transporte se inserta como condición necesaria para la extracción y traslado del excedente económico y las riquezas minerales de la Nueva España a la Metrópoli.

Planteado así, los cambios y el dinamismo que el transporte

---

(19).- Cédulas: 11 de noviembre de 1587; 19 de febrero y 13 de junio de 1599; 18 de diciembre de 1591; 12 de enero de 1593; 5 de julio de 1575.

logre dar a la estructura social, no se traducirán en un mejora miento de las condiciones de vida de la sociedad en su conjunto, sólo en la de los colonizadores que lo aprovecharon de acuerdo a sus intereses y los de la Metrópoli. Esto es que el transporte no reviste entonces una fuerza de carácter estructurante que genere procesos de desarrollo autóctonos ya que ha perdido su base social de apoyo: la población indígena con un proyecto histórico propio.

"El mercantilismo español se caracterizó por el interés que puso en la acumulación de oro y plata.....las providencias adoptadas para asegurar una balanza comercial positiva consistieron en aplicar prácticas discriminatorias contra barcos que navegaron bajo otras banderas, a fin de no pagar al exterior los costos del transporte, y en la prohibición de vender, regalar o hipotecar dichos metales a extranjeros. Con el mismo fin (lograr una balanza comercial favorable) se proponían también estimular la industria española. Entre las medidas tomadas a este efecto cabe destacar las encaminadas a importar materia prima y exportar manufacturas". (20)

Se define así una profunda división de objetivos y de métodos en la población novohispana. Los conquistadores se empeñaban en poner en práctica sus ideas feudalistas y por lo tanto qui--

---

(20).- Solís, Leopoldo, La realidad económica mexicana. Retrovisión y perspectivas, Ed. Siglo XXI, México, 1977, p. 9.

sieron obtener el mayor beneficio de la fuerza productiva indígena, en tanto que la Corona se manifestaba abiertamente en favor de la permanencia de las comunidades indígenas, pues éstas le proporcionarían el excedente ambicionado dentro de un marco de sistema tributario.

Para asegurar la permanencia de estas comunidades indígenas resuelve la creación de leyes sobre encomienda y los principios de distribución de las tierras en "peonías y caballerías", expedidas el 20 y 26 de junio de 1523 respectivamente y en 1524 la formación de un Real Consejo de Indias.

Esta ruptura que se da en la estructura social y económica de Nueva España, se hará extensiva a los transportes, ya que este sector no se podía desligar del proceso y consecuentemente se produjeron dos clases de transporte para dos "sociedades". Uno de ellos correspondía a los españoles y sus primeros objetivos fueron militares y evangelizadores, para irse combinando posteriormente con el transporte comercial. En cambio el que efectuó la masa indígena se conservó con las pautas del movimiento prehispánico, satisfaciendo sus necesidades primarias, ya que el transporte de mercancías importantes en el que participaban, lo realizaban como parte de la tributación que deberían a su "señor" y con el tiempo se les fué sustituyendo paulatinamente por carretas y mulas dadas las necesidades de mayor rapidez en el transporte.

Algunos de los caminos indígenas fueron ampliados y mejorados por los conquistadores para satisfacer sus necesidades, y la red de comunicaciones se iría incrementando con caminos carreteros para las carretas, que serían anchos, y los de herradura para bestias de carga y que serían más angostos, ambos conducirían a nuevos centros económicos dada la apertura de nuevas minas. Sin embargo, estos caminos estaban en malas condiciones, y no eran realmente sino "senderos tortuosos". (21)

El interés en la producción minera por parte de España era lógico dadas las necesidades de los minerales en Europa por el crecimiento económico, y en la Nueva España, los conquistadores pudieron realizar la creación de empresas mineras gracias al excedente económico obtenido de la intensificación de la explotación indígena en cuanto se refiere a mano de obra y transporte tomado como tributo.

Alrededor del desarrollo minero, se intensificó el uso de mulas y carretas, lo que a su vez impulsó a la ganadería y a la agricultura, y a la creación de pequeñas ciudades españolas cercanas a las minas donde se procuraba el cultivo de los productos básicos de su alimentación, como el trigo. Todo esto dió origen a un crecimiento del mercado interno con una estructura

---

(21).- Humboldt, Alejandro de, Ensayo Político sobre el reino de La Nueva España, Ed. Porrúa, S.A., (Sepan Cuantos, -- 39), México, 1979, p. 463.

dependiente de la Corona en cuanto ella dictaba los lineamientos a seguir y por lo tanto las medidas adoptadas tendieron al beneficio de la misma.

Los caminos que tuvieron principal atención durante este período fueron los que comunicaban a la capital con los diferentes centros mineros, como por ejemplo, el de México a Sta. Fé de Nuevo México, que enlazaba a los centros mineros de Guanajuato, Zacatecas, Durango y Chihuahua; el de México a Monterrey, que traía el oro producido en San Luis Potosí; el de México a Acapulco que servía para transportar la plata producida en las minas de Taxco y, por último, el de México a Guatemala, que concentraba en México la plata de las minas de Oaxaca. (22)

De regular importancia fueron los que transportaban productos agrícolas, esencialmente el de México a Guadalajara pasando por Valladolid (hoy Morelia), y que daba acceso a la zona del Bajío, considerada como el "granero" de la Nueva España, otros más serían los que unían a la capital como los puertos de importación y exportación: México a Veracruz, para comerciar con España y de México a Acapulco, que traía artículos de China y Filipinas.

En general en esta época los españoles llegaron a construir 26 107 kilómetros de caminos, 18 600 de herradura y 7 507 carreteros. (23) Las vías de comunicación que se utilizaron tuvieron -

---

(22).- López Rosado, Op. Cit., p. 21.

(23).- Idem., p. 24.

como base desde luego la red que en la época precortesiana se -  
tendió y que relacionaba los principales puntos económicos del-  
territorio.

Se dice que la primera carreta que circulara en la Nueva -  
España se debió a Sebastián de Aparicio en 1536, y el uso de la  
misma se multiplicó, aunque no en la medida que se pudiera espe-  
rar, esto por los requerimientos que su uso implicaba en los ca-  
minos. Por lo mismo, el transporte a base de mulas fué el más -  
difundido, por lo que de México a Veracruz se utilizaban alrede-  
dor de 70 000 anualmente. (24)

Respecto al transporte lacustre, fué intensificado también  
dadas las necesidades de mayor cantidad de mercancías. Las embar-  
caciones se fabricaron de mayor capacidad de carga, y el trans-  
porte se efectuaba con mayor intensidad por las noches para evi-  
tar las inclemencias del sol. En esas embarcaciones se llevaban  
frutas, flores, vegetales, pescados, aves y demás alimentos de-  
primera necesidad.

Cabe señalar que aunque se hable de construcción de embar-  
caciones, éstas fueron siempre lo suficientemente pequeñas para  
no poder ir más allá de las costas con el fin de explorar. Es-  
to en el Pacífico, y respecto al Golfo, sólo se dió permiso de-  
algunas construcciones cuando España perdió unidades en Europa-  
por sus conflictos armados. Los astilleros de Tehuantepec y Cam

---

(24). López Rosado, Op. Cit., p. 28.

peche fueron famosos, contaban con buena madera en la región, pero las herramientas para construir el barco, cordajes, aparejos, artículos de ferretería, etc. eran españoles, y sólo con licencia de la Casa de Contratación se podían usar, de tal modo que aunque se tuviera permiso para construir embarcaciones desde 1638 por Cédula Real y para reponer España la flota que perdiera con Inglaterra como ya lo decíamos, la fabricación de barcos estuvo muy restringida y con el traslado de herramienta y demás insumos, hicieron que la producción de embarcaciones DEPENDIERA de España, y consecuentemente no se pudiera desarrollar la industria de la construcción de esas naves. (25)

Las pequeñas embarcaciones servían más que para ninguna otra cosa, para el traslado interno de mercancías, y nunca iban más allá de Mexicaltzingo, Chalco, Atenco, Xochimilco, Ayotzingo y Tetelco, que eran los principales puertos de embarque y componían los alrededores de la ciudad únicamente. En estas zonas se continuó haciendo uso de la técnica indígena, y los españoles sólo trataron de controlar las tarifas.

No era posible utilizar el sistema para lugares más distantes, ya que la configuración geográfica del país realmente no ofrecía facilidades a la navegación interna como medio de trans

---

(25).- Idem, p. 37.

porte. El único río navegable al decir de Alejandro de Humboldt, era el Santiago para conducir mercancías de México y Guanajuato hacia las costas occidentales, <sup>(26)</sup> pero las necesidades de la colonia eran mucho mayores, por lo que en el interior del territorio se recurrió más al transporte por tierra.

Hacia la Metrópoli se tuvo habilitado el puerto de Veracruz únicamente, para tener mayor control de los productos o bienes y su traslado, pero este puerto no era sino "un mal fondeadero entre bajíos"... que ofrece un pobre abrigo contra el furor de los vientos del norte". <sup>(27)</sup>

Se hubieron de sortear las dificultades que la geografía presentó para tener un comercio activo hacia la Metrópoli, sin poner mucha atención al puerto de Acapulco que ofrecía varias ventajas naturales pero que no tenía mucha actividad comercial dados los intereses españoles. Y por estos mismos intereses la industria española creció en un principio por la demanda de los españoles residentes de América, pero este crecimiento pronto fué nulificado por la creciente diferencia de precios existente entre las manufacturas peninsulares y las del resto de Europa occidental. La industria textil de Valencia, Sevilla, Toledo, Avila, Segovia y Burgos se derrumbó bajo la presión de los artículos procedentes de Italia, Francia, Holanda e Inglaterra. Con

---

(26).- Humboldt, Op. Cit., p. 462.

(27).- Idem., p. 31.

la contracción de las manufacturas domésticas, el desarrollo de la agricultura de exportación, y las barreras internas con que ya contaban, el comercio exterior pasó a ser la piedra angular de la economía española. (28) Paulatinamente se convierte en -- reexportadora de manufacturas de las nacientes potencias económicas europeas a América, y se obliga a estructurar sus colonias para poder extraer las riquezas minerales con las que hará frente al desequilibrio en la balanza comercial y absorber los gastos de la administración Real. Estas son las facetas más importantes de la política colonial del imperio español y que marcarían el desarrollo de la economía novohispana.

Al monopolizar el comercio de América, España consiguió un beneficio para el resto de Europa, ya que el mercado cautivo -- americano era consumidor de esos productos. Además, con la -- -- -- afluencia de la plata americana, se enróla en una espiral inflacionaria, que era a la vez su único camino para tener cierta liquidéz. (29)

La plata americana llegó a Europa también en forma ilegal, ya que ingleses y franceses dieron mucho problema por no aceptar la decisión del Papa respecto a la ocupación española de la mayor parte del territorio americano. Por lo tanto, el siglo XVII

---

(28).- Leal, Juan Felipe, La Burguesía y el Estado Mexicano, -- Ed. El Caballito, México, 1974, p. 29-30.

(29).- Ibidem.

fué el siglo de la piratería, y gracias a ella en gran parte -- fué que Inglaterra consolidó el proceso de acumulación de capital necesario para su evolución dentro del capitalismo.

Los piratas desafiaron las armadas españolas como la de -- Barlovento, establecida en Nueva España y que estaba bajo las -- órdenes del virrey, así como cualquier otro intento de defensa del gobierno español, y sólo a principios del siglo XVIII disminuyeron, pero el contrabando adquirió dimensiones extraordinarias, ya que los productos que ofrecían los ingleses, holandeses o franceses no tenían un costo tan elevado por gravámenes -- como los españoles, además de que España se vió con una industria impotente para satisfacer las necesidades propias de sus --  
(30)  
colonias .

España quiso marcar las pautas para obtener un beneficio -- propio, pero finalmente lo trasladó a otras potencias.

Por su necesidad de metales, toda la estructura productiva la sujetó a esta, relegando a segundo término la agricultura, -- ganadería, artesanía, manufactura y demás, a las que se les bloqueó el crecimiento. Y con sus impuestos, estancos, y en general la política monopolista que siguió propició la destrucción -- masiva de la mano de obra indígena, despojándole de poder -- adquisitivo, ya que la remuneración correspondiente se destinaba

---

(30).- Solis, Leopoldo, Op. cit., p. 22.

al pago de tributo y no a la adquisición de nuevas mercancías, cosa que hubiera impulsado el mercado interno. (31)

La política mercantilista de la Corona fué un fracaso ya que no logró superar el sistema natural de los indígenas y del encomendero. La economía novohispana del siglo XVII era un conjunto de pequeñas unidades semiautosuficientes que se vinculaban al mercado con dos o tres productos, por lo que no se adueña de toda la esfera de la producción. (32)

Con la contracción económica del siglo XVII, los transportes coloniales experimentaron un estancamiento, en cuanto no se requirió una fuerte circulación de bienes, no hubo necesidad de mantener, ampliar y mejorar caminos, se dejaron a las inclemencias del tiempo y fenómenos naturales como ciclones, crecidas de ríos, tolvaneras, etc.

Toda esta situación empeoró para los transportes por la existencia de bandoleros en los caminos que convertían el traslado en una hazaña peligrosa que además encarecía lo transportado y hacía nacer nuevos métodos como la arriería. (33)

Hacia finales del siglo XVIII se tiene ya tendencia a buscar la liberación del comercio colonial y surge además un nuevo

(31).- Semo Enrique, Historia del Capitalismo en México. Los --  
orígenes 1521-1763, Ediciones Era, México, 1978, p. 83.

(32).- Esta estructura semeja un poco las características de --  
los burgos medievales. Pirenne Henri, Las ciudades de la  
Edad Media, Alianza Editorial, España, 1975, p. 39 y ss.

(33).- Transporte a base del arreo de mulas principalmente.

auge minero, lo que se tradujo en aliento a la descendente trayectoria de las comunicaciones y transportes.

En efecto, cuando España experimentó un cambio en su política con la llegada de los Borbones al poder, la situación cambió, se abrieron más puertos españoles al comercio y se permitió cierto intercambio en sus posesiones para agilizar el comercio, impulsar las actividades productivas y por ende el mejoramiento del transporte para tales fines. (34)

Este impulso borbónico se acompañó de un segundo auge minero ya que se descubrieron nuevos yacimientos, entre otros Taxco en 1757; Guanajuato, 1760; y San Luis Potosí 1779. (35) Como la minería se perfilaba nuevamente como la actividad económica predominante, se dieron importantes medidas para protegerla e impulsarla, como la creación del "tribunal de minas", del "seminario de minas" y la publicación de las "ordenanzas mineras". (36)

Este momento económico estuvo marcado por el anuncio del capitalismo como modo de producción dominante y daría las pautas a seguir en los países con economías y sistemas productivos de menor desarrollo, por lo que el crecimiento interno que se lograra, iría en razón directa de los intereses de la parte del mundo que se delineaba como potencia económica. Es en este mo--

---

(34).- Leal, Juan F., Op. Cit., p. 41.

(35).- Solís, Leopoldo, Op. Cit., p. 18.

(36).- Cambridge University, Op. Cit., T. VIII, p. 263.

mento que Nueva España surte de monedas al continente europeo - como contribución a su consolidación económica.

Como consecuencia de los requerimientos que se le hacen a Nueva España, internamente se deja sentir también esa necesidad de contar con mejores sistemas de transportes, por lo que estos estuvieron en la lista de las grandes preocupaciones del sistema, sin que realmente se llegara a contar con una eficiente y -- funcional red de comunicaciones.

Ante el auge minero, se descuidaron más todavía los otros sectores que sólo se mantenían bajo la sombra de la minería, y a este respecto es importante una observación del barón de Humboldt, en el sentido de que debió impulsarse más la producción agrícola en Nueva España, ya que su panorama era bueno, pero no se comprendió que la verdadera riqueza de un pueblo estaba en - poseer productos de autoconsumo y no en aquellos que se les ve sólo el signo de su valor por encima, pues "la riqueza nominal - es ilusoria cuando un pueblo no posee los productos necesarios para su mantenimiento". (37)

De cuatro millones de pesos anuales que se extraían de las minas en 1695, se elevó la cifra a 24 en 1795, y a principios - del siglo XIX a 43 y medio millones de pesos. (38)

Esta actividad minera se tradujo también en gran impulso a

---

(37).- Humboldt, Op. Cit., p. 320.

(38).- Idem, p. 389.

la marina que debía llevar los ricos metales a Europa, y en con-  
secuencia se abrieron a la navegación los siguientes puertos: -  
En la región del Golfo: Altamira y Tampico, el 9 de noviembre -  
de 1820; Campeche, el 13 de febrero de 1810; Matamoros, 9 nov.-  
de 1820; Sisal, 13 de febrero de 1810; Soto la Marina y Tlacotal-  
pan, 9 de noviembre de 1820. En la región del Pacífico: La Paz,  
el 12 de Septiembre de 1793; San Blas, el 12 de septiembre de -  
1810; Mazatlán, el 9 de noviembre de 1820.

En general, la historia de las rutas marítimas de Nueva Es-  
paña puede dividirse en tres grandes épocas.

1.- De la llegada de los españoles, 1519 a 1565 en que - -  
principia el período de flotas o convoyes marítimos. A este pe-  
ríodo se le ha llamado de exploraciones.

2.- De 1565 a 1778, cuando Carlos III dá las órdenes del -  
libre comercio. Este es el período del monopolio comercial más-  
estricto. Sólo Cádiz y Sevilla como puertos de España, y Vera--  
cruz en Nueva España. Por el Pacífico sólo Acapulco y Manila.

En el siglo XVI salían en enero y agosto dos grandes flo--  
tas: una para Nueva España y otra al Perú. Hacia fines de siglo  
las fechas variaron; el número de embarcaciones y el tonelaje.-  
Hacia Filipinas se tenía comercio mediante el galeón que surca-  
ba el Pacífico una vez al año con un promedio de 1 200 a 1 500-  
toneladas, <sup>(39)</sup> y provocaba gran actividad en la población que -

---

(39) Riva Palacio, Op. Cit., T.V., p. 22.

le recibía con entusiasmo y se preparaba para efectuar la feria en la que se comerciarían los productos suntuarios de la Nao. - De regreso a su lugar de origen cargaba algunos zurrones de cochinilla, cacao de Caracas, vino, aceite, tejidos de lana española y sobre todo plata y frailes misioneros.

3.- Desde la expedición de las ordenanzas de libertad de comercio a 1821. Se abrieron al comercio novohispano siete puertos españoles; Málaga, Cartagena, Alicante, Barcelona, Coruña, Gijón y Santander. En 1778 cuatro más; Almería, Alfaques de Tortosa, Palma de Mayorca, y otro en Sta. Cruz de Tenerife. <sup>(40)</sup> En la Nueva España se abrieron varios puertos que ya se mencionaron líneas arriba.

La actividad se incrementó, la cantidad de embarcaciones, de rutas, y desde luego el volumen de mercancías. Todo debido al cambio en la política de Carlos III, política que tendía a obtener el mayor provecho posible de las colonias, mediante una libertad perfectamente controlada y una reglamentación que veía por el bienestar de la Metrópoli más que nunca.

Con la política borbónica en vigor, se marcan ya los rasgos característicos de dependencia del país hacia los centros económicos que en el mundo se delineaban, ya que la actividad comercial se incrementó y el número de viajes hacia la Metrópoli en consecuencia, pero siempre obedeciendo a los intereses de

---

(40).- López Rosado, Op. Cit., p. 32.

la Corona en cuanto a producción y distribución de bienes.

Por otro lado, los gastos que el gobierno había efectuado en el sector transportes nunca fueron muy importantes ni aparecían en ninguna partida con la intención de mejorar, ampliar o simplemente conservar los caminos, <sup>(41)</sup> sin embargo hacia fines del siglo XVIII se pueden observar ciertas erogaciones que tendían al impulso económico, sobre todo en marina, buscando seguridad en el transporte, para lo cual se destinó buena cantidad de dinero en la construcción y mantenimiento de las fortalezas en los puertos, llegando a dedicar a tal fin un promedio de - - tres millones de pesos anuales entre 1784 y 1789. <sup>(42)</sup> El cuidado que se puso en caminos y puertos tuvo como objetivo el facilitar el comercio europeo principalmente, ya que del único camino que se ocuparon los Consulados, quienes tenían a su cargo éste entre otros renglones del transporte, fué el de México a Veracruz, y la fortaleza de San Juan de Ulúa, dado que era la más importante. <sup>(43)</sup>

El transporte tuvo también que cubrir ciertos impuestos como el de Armada y Avería. Este se cobraba sobre objetos de importación y exportación y el producto se destinaba a gastos del Consulado. El pago se hacía en América y en España, y correspon

---

(41).- Idem, p. 39.

(42).- Ibidem.

(43).- Idem, p. 40.

día a un porcentaje sobre el valor de la mercancía que fué del 1 al 2.5%. En promedio, este impuesto permitía una recaudación de 10 094 pesos anuales.

El del Lastre, que más que impuesto fué un Estanco, ya que ese Lastre lo vendía el rey a los dueños de cada navío luego de obtener una ganancia de peso por tonelada. Esto permitió un ingreso promedio de 25 025 pesos.

El Anclaje, buques y otros derechos de mar. El derecho de anclar para los particulares que navegaban en las costas era de 5 pesos, y para los buques del rey de 4 pesos. Las embarcaciones comerciales pequeñas 6 pesos y las mayores 12. Se pagaba además la visita al barco, avaluó, etc.

En cuarto lugar estaba el impuesto de Pasajes y Barcas. Este lo cubría quien transportaba carga, a razón de 1 real por cada bestia de silla. De lo recaudado por este concepto no se tienen cifras.

Un impuesto especial fué el de Fortificación que se cobraba en Veracruz, y era de 4 reales por barril de vino introducido y se destinaba al Castillo de San Juan de Ulúa.

Uno más fué el Ramo de Murallas, se cobraba 1 real por cada mula cargada que entrara ó saliera del puerto de Veracruz y 6 pesos por cada zurrón de grana y 2 en los de afile. Esto se quedaba en la Administración general.

Todo el ingreso de los impuestos aplicados al transporte-

estuvo también bajo control de España. Las resoluciones en este aspecto como en todo lo demás, se tomarían desde fuera del país y estarían destinadas a favorecer otra economía.

Durante el período colonial, el transporte no logró promover procesos de desarrollo que se tradujeran en bienestar para el conjunto de la población novohispana. Funcionó como un mecanismo que la metrópoli utilizó para explotar los recursos humanos y naturales, transfiriéndose los beneficios. Orientados a la satisfacción de las necesidades de la producción de la minería y el comercio exterior, los modos de traslado no experimentan un desarrollo equiparable a las riquezas que contribuyen a generar.

Se dieron también tremendas desigualdades entre la actividad productiva y la distribución del ingreso, impidiendo así el desarrollo equilibrado de la economía y de la sociedad en su conjunto, y al transporte el desplegar su fuerza estructurante para convertirse en agente de desarrollo también, o sea, motivar procesos de cambio desde la perspectiva del bienestar colectivo.

Todo control sobre producción y distribución de bienes se escapó del país, y por lo tanto el del transporte también. Al finalizar esta etapa, no se contaba con un sistema propio, pues aún el rudimentario que existía no era nuestro. No se contaba con suficientes bienes de producción, ni técnica, ni medios eco

nómicos suficientes para procurarse una estructura sólida en materia de transporte. Finalmente, todo había crecido siguiendo - los lineamientos de la Metrópoli y sus necesidades, con las restricciones suficientes para impedir cualquier posibilidad de desarrollo propio. Nuestros transportes cooperaban de esta manera a la formación de un país dependiente.

## CAPITULO TERCERO

## INDEPENDENCIA POLITICA E IMPOTENCIA ECONOMICA

El desarrollo de los sistemas de transporte estará fuertemente vinculado al proceso de la estructura económica y por lo tanto, los cambios de éste serán básicos para el presente estudio. Visto de este modo, el desarrollo del transporte se explica como resultado y condición de la construcción del Estado Nacional y sus relaciones con el exterior, por las modalidades -- que asume el intercambio internacional, al que según se verá, -- está ligado ese proceso de formación del Estado Mexicano.

La directriz del comercio mundial en este período se situó en Europa, siendo Inglaterra la primer potencia de un grupo de países en el que se encontraban también Francia y Alemania y al que ingresaría Estados Unidos colocándose rápidamente en primer lugar. Esta fué una etapa de expansión comercial en la que esos países buscaban nuevos mercados, afirmando así para México la estructura de país exportador de productos primarios como en la colonia y de los que cada vez se requerían más en Europa dada su expansión.

En este momento se delinea ya una fuerte división mundial entre los países con mayor desarrollo económico, y aquellos cuya economía crecía alrededor de los primeros, sin embargo, no hubo al iniciarse el período mucho empeño en lograr objetivos de ti-

po imperialista, dado que por un lado Inglaterra se preocupaba más por su expansión hacia oriente en su territorio, y tenía -- marcados intereses que se localizaban muy lejos de América.

Estados Unidos por su parte, se dedicaba a crecer hacia -- "adentro" de su mismo territorio, preocupado en caminar al oeste y hacer suyas todas las tierras que pisaba. Por otro lado -- Francia aún no se reponía de sus derrotas militares<sup>(1)</sup>.

En esta etapa hubo intervencionismo, pero éste no llegó a hacer de México una nueva colonia europea en el terreno político, aunque sí se sintió repercusión en el económico, ya que Inglaterra por ejemplo, se expandió colocando en el exterior excedentes de ahorro y de mercancías mediante un sistema de inversiones de intermediación financiera y de comercialización. Se fundaban casas comerciales inglesas para intercambio de exportación e importación y se procuraban intermediarios ingleses para manejar créditos y operaciones bancarias, por ello se fundó el Banco de Londres y México en 1864, (primer banco comercial del país)<sup>(2)</sup>.

En lo que respecta a los intereses franceses, se concentraban en la rapiña territorial para formar su imperio colonial, -

---

(1).- De la Peña, Sergio, La formación del capitalismo en México, Ed. Siglo XXI, México, 1979, p. 114

(2).- Idem., p.140

y en el intercambio mercantil directo y establecimiento de ferias comerciales. Para 1869 había 44 casas comerciales en el país, 19 de ellas en la capital (3).

La situación mundial varió de 1830 a 1845, en el que Inglaterra se había retirado parcialmente del panorama mexicano, Francia estaba debilitada y Estados Unidos complicado en su proceso de expansión, pero la situación interna fué la que impidió el avance industrial del país mexicano en este momento. Sin embargo la política comercial no sufrirá grandes variaciones durante el período en general.

Este momento, en el que se pretende formar el Estado Mexicano independiente se va a caracterizar por contener una lucha interna desestabilizadora de la estructura política y destructora de los medios de producción, lo que conlleva a un estancamiento en el proceso económico. Durante los primeros cincuenta años de vida, el país tuvo más de cincuenta cambios en el gobierno.

Es claro también que a pesar de todo, el país mostró inquietudes comerciales desde antes de nacer a la vida independiente y éstas mismas contribuyeron al deseo de separarse de una Metrópoli absorbente, ya que se requería mayor libertad para poder tender hacia la implantación de un nuevo sistema acor

---

(3).- Idem., p. 140.

de con el resto del mundo: El capitalismo. Es por ello que los mismos españoles se involucraron en el proceso de independencia, logrando la consumación de la misma.

Lógicamente la lucha armada había ocasionado muchas muertes, fuga de capital, destrucción de minas, campos de cultivo y comercios, edificios, caminos y centros manufactureros y por lo tanto, un fuerte descenso de la producción, al que se sumó la especulación, el agio, la anarquía en los precios y las dificultades financieras producidas principalmente por la salida del capital ó por haberse sustraído de la circulación, provocando una desarticulación del mercado interno, pugnas sociales entre quienes se disputaban el control de los monopolios comerciales, ya fueran destinados al mercado interno ó externo; entre quienes deseaban proteger la producción artesanal local y quienes distribuían las importaciones baratas; o bién entre quienes favorecían la agricultura y los que promovían la minería o la industria. La división ideológica fué tajante en este período entre conservadores y liberales. Los primeros no querían cambios en la estructura, ya que en la sociedad en que vivían, habían obtenido el mejor lugar y deseaban mantenerse en él. Los liberales en cambio, luchaban por revolucionar el sistema para lograr además del poder, una estructura con más justicia para las mayorías. Cuando se proclama la República con la Constitución de 1824, la situación se agrava, la supresión de los consu

lados reduce al mínimo la actividad comercial tanto interna como externa, dejando además este mercado desarticulado, con escasa demanda y nula capacidad competitiva, al libre juego de las fuerzas de un mercado mundial con crecimiento arrollador. Esto naturalmente conllevaría a una fuerte retracción en el proceso económico del país, ya que el mercado nacional no estaba de ninguna manera preparado para responder adecuadamente a las relaciones del comercio mundial. Y por lo mismo, se decidió continuar el camino con una política proteccionista. La decisión de Iturbide de decretar completa libertad de comercio, tal vez se debió a la impaciencia lógica que puede resultar después de padecer tres siglos de represión comercial. Sin embargo la experiencia demostró resultados nefastos<sup>(4)</sup>. El país no podía ofrecer mercancía capaz de competir a nivel mundial. Los productos extranjeros inundaron el mercado nacional provocando baja en la producción nacional.

Las relaciones comerciales del país en el sector importación, arrojan las siguientes cifras en tres años distintos.

---

(4).- Cué Canovas, Agustín, Historia Social y Económica de México, 1521-1854, Ed. Trillas, México, 1980, p. 260.

País	1821	1850	1873
Inglaterra	50	47	35
Estados Unidos	-	17	25
Francia	-	17	16
Alemania	-	7	13
España y Cuba	-	5	5
Otros	-	7	6

Porcentajes de 1 a 100. (5)

En los inicios de la vida independiente era Inglaterra -- quien tenía en sus manos la hegemonía comercial respecto a México, sin embargo, en 1850 hay ya una participación importante de Estados Unidos y Francia. Y en 1873 se va reduciendo ya considerablemente la diferencia de cifras entre Inglaterra y Estados Unidos en la balanza comercial de México.

Entre los productos importados estuvieron: Textiles, vinos, mercería, ferretería, papel, cristal, vidrio, loza, alimentos, etc. Las telas ocuparon siempre cerca del 50% entre los productos (6).

Entre las mercancías de exportación estuvieron la plata y el oro en primer lugar, metales varios, minerales, tinturas vegetales, productos agrícolas, madera, fibras vegetales, etc. --

(5).- De la Peña, Op. Cit., P. 142.

(6).- Herrera Canales, Inés, El Comercio Exterior de México 1821-1875, El Colegio de México, Centro de Estudios históricos, (Nueva Serie, 25), México, 1977, p. 26.

La producción de oro y plata representó en algunos años más del 50% de la producción mundial<sup>(7)</sup>.

Los productos que compramos fueron en su mayoría manufacturados y perecederos, estos variaron siempre mucho más de precio, mismo que se elevaba constantemente. En cambio los que vendimos no se podían elevar de precio con la misma rapidéz por no utilizar mano de obra especializada.

Dado el marco comercial, debemos decir que los transportes en esta etapa serían congruentes también con la crisis nacional. Se habfa heredado un deficiente sistema con una deteriorada red de caminos que no podría contribuir al desarrollo industrial, -- ni agrícola, ni de algún otro aspecto sin poder dar la movilidad necesaria a los factores de la producción.

La recién independizada nación se encontraba también en un estado lamentable respecto a la Hacienda Pública. Se recibió -- una deuda pública muy crecida y esteera uno de los pocos medios para atraerse recursos, amén de los aranceles, en los que se estaba forzado a otorgar grandes descuentos en lo que se refería a aduanas. Una idea de la situación financiera la dan los ingresos fiscales que en 1822 fueron de 9 328 749 pesos, inferiores a los de 1810, y los egresos fueron de una cantidad superior a la de ese año, siendo de 13 455 377 pesos en 1822<sup>(8)</sup>.

---

(7).- Idem, p. 72

(8).- Durand Ponte, Víctor Manuel, México: la formación de un país dependiente, U.N.A.M., México, 1979, p. 19.

Dados los problemas políticos del país, el gobierno debía contar con una buena protección militar también, ya que por una parte temía la reconquista, otras nuevas intervenciones, ó las revueltas internas que se sucedían unas a otras. Sólo el ejército podía garantizar la independencia y algo de paz interior, por lo que siempre se le dió importancia y absorbió buena parte del presupuesto. Aún desde el principio se elevó en número a 20 500 hombres en 1823, representando esta cantidad el doble de la existente en 1810<sup>(9)</sup>.

Como consecuencia de este estado financiero del país, el gobierno se veía imposibilitado para hacer frente al deficiente sistema de caminos con que el país contaba. Las mercancías solían ser transportadas casi exclusivamente a lomo de mula, lo que garantizaba una forma de vida a los arrieros y bandidos, pero encarecía el transporte que era lento e inseguro. "En una época en que el algodón se vendía a 15 centavos la libra en los mercados de Estados Unidos, el productor veracruzano gastaba 13 centavos por libra para llevar su fibra del campo al comprador" (10).

Esta crisis del transporte ocasionada por los problemas del erario público no pudo ser aliviada por el capital privado,

---

(9).- Idem., P. 24.

(10).- Hansen D. Royer, La política del desarrollo mexicano, Ed. siglo XXI, México, 1979, p. 20.

ya que había demasiada inseguridad para invertir dada la inestabilidad política por la que se atravesaba.

El capital inglés, que fué el que primero se animó a irrumpir en el país, se dirigió a las minas, pero no por ello se interesó en invertir en transportes, a pesar de que tenía ya la experiencia de su ferrocarril de vapor de Stockton a Darlington en 1825 y en 1830 el de Liverpool a Manchester <sup>(11)</sup>.

Respecto al transporte marítimo, al nacer a la vida independiente, lo único plausible fue abrir los puertos a diferentes líneas de navegación de otros países, en tanto se disponía de una marina nacional, ya que estaba lejos aún la posibilidad de contar con ella, aunque desde 1815 se habían utilizado lo que se llamo las "Patentes del Corso", por medio de las cuales algunas goletas pudieron hizar un estandarte mexicano para surcar las aguas. La primera en usarlo fué la "Patriota", una goleta mexicana de Juan Galván <sup>(12)</sup>.

Los puertos mexicanos, sin embargo, no estaban en condiciones de incorporarse al tráfico marítimo de altura, debiéndose planear antes las adecuaciones necesarias, lo que no pudo ser rápidamente, dado que no había recursos para ello, por la--

---

(11).- Kemp Tom, La Revolución Industrial en la Europa del siglo XIX, Libros de Confrontación, (Historia, 2), Barcelona, 1976, P. 43.

(12).- Bosch, Carlos México frente al mar; el conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre, - México, U.N.A.M., 1981, P. 213.

situación del país y además, no hubo suficiente interés en ello, ya que "la dirección general de los movimientos históricos fué-- desde las costas hacia el interior de Nueva España. Con la independencia, esa dirección se invierte y la relación se establece-- desde el interior hacia los puertos, que en esta forma cambian-- el sentido que habían tenido". (13).

Por su parte el gobierno de los treintas de Anastasio Bustamante trató de implementar una estrategia de desarrollo económico con la ayuda de Lucas Alamán, quién dió varios pasos que tendían hacia la "modernización" del país. En este empeño destaca el establecimiento de fábricas textiles, aunado al mejoramiento de los sistemas agrícolas, la fundación del Banco del Avío, promovido y presidido por él mismo, además de impulsar las comunicaciones y transportes. Se estableció mayor vigilancia sobre los-- puertos abiertos al comercio internacional. La política gubernamental prueba que el gobierno tenía conciencia del apoyo que debía brindar a la industrialización del país. (14).

En 1833 se tenía ya una línea de diligencias de Mexico a Veracruz de la que se hizo cargo Manuel Escandón con carros contruídos en Nueva York. Sin embargo, en cuanto se adquirieron -- esos carros, se estaba creando una relación económica desfavora-

---

(13).- Idem.

(14).- De la Peña, Op Cit., P. 105.

ble para el país. Después de la primer compra venían muchas más y el pago de diferentes servicios, refacciones, etc. El funcionamiento de la línea estaría siempre condicionado a las relaciones comerciales del país con el extranjero, de quien dependería no paralizar este proceso, y para la que pondría siempre sus condiciones. Por otro lado, las ideas que pudieran surgir sobre industria nacional, se verían aniquiladas ante la presencia de una tecnología mucho más avanzada. Sólo que Manuel Escandón no podía saber el futuro negativo del país en este aspecto y sólo se pensaba en poder disfrutar de las comodidades de un transporte moderno, por lo que unos meses más tarde se asocia con ricos comerciantes de Veracruz: Francisco Gamez, Antonio Garay y Anselmo Zurutuza, quienes colaboraron con cien mil pesos cada uno y con lo que solucionó el pago de 150 000 pesos que él debía -- efectuar por los carros adquiridos <sup>(15)</sup>.

Este fué el primer capital comercial que se orientó hacia otra rama de la economía, siendo su destino comunicaciones y -- transportes. A la empresa se le autorizó para crear la infraestructura necesaria para la naciente línea "Unión Americana", -- que contó con uno de sus socios, Antonio Garay, en el puesto de Ministro de Hacienda, y aunque sólo fué por 4 meses, esto sir--

---

(15).-- Urías Hermosillo, Margarita, Manuel Escandón, de las diligencias al ferrocarril, 1833 1862, En formación y desarrollo de la burguesía en México, S. XXI Editores, México, 1978, p. 37.

vió para asegurar el establecimiento de una red comercial protegida por el ejército que defendía los intereses de los comerciantes nacidos de la quiebra de los consulados<sup>(16)</sup>.

Bajo la protección del ejército y del gobierno, las diligencias recorrían los principales caminos carreteros del territorio. En unos cuantos años, sin embargo, se convierte en un transporte "elitista", pues su costo era elevado y tenía poca capacidad de carga, por lo que se transportan sólo mercancías de poco volumen y altamente redituables, como los productos requeridos por la antigua nobleza colonial y por la nueva aristocracia criolla. La mayor parte de mercancía y de personas se seguía transportando por medio de mulas, a caballo y "a pie". En la ciudad, las trajineras continuaban funcionando, y en general todo el territorio se notaba con una gran desarticulación del mercado interno. Este tipo de transporte no había logrado los cambios requeridos para la transformación de la estructura socioeconómica del país. Encarecía las mercancías y escapaba a las posibilidades de la mayoría de la población, y esto quizá no sólo fuera la consecuencia de que los empresarios desearan excesivas ganancias; sino que también hay que considerar la diferencia que se hubiese obtenido en los resultados si esos carros hubieran sido de fabricación nacional, pero como las condiciones del país estaban muy lejos de permitir la distracción de capital y-

---

(16).- Idem., P. 39

la posibilidad de contar con material humano capacitado para ta les fines era muy lejana, todo debía importarse a altos costos, siendo quizá el mayor de ellos la dependencia.

Además de todos los inconvenientes mencionados, se tuvo el problema de la política interna constantemente convulsionada y los planes de industrialización del país a base de importación- se venían por tierra una vez efectuada una fuerte inversión. - El país tenía múltiples levantamientos militares como el de Vicente Guerrero y el del General Antonio López de Santa Anna, y cambios de gobierno con ideología liberal a veces y otra conservadora. Sin embargo, la idea de "modernización" del país cada vez se fortalecía más en las clases dominantes que luchaban por encontrar los mecanismos que hicieran posible el aprovechamiento de los abundantes recursos mexicanos. Uno de estos mecanismos - lo representaba la construcción de una red de comunicaciones que permitiera el traslado más racional de los recursos y promoviera la unidad y cohesión nacional, sin la cual la estabilidad - del país era difícil de concebir.

Ante las necesidades insatisfechas, se pensó en otra alternativa para la transportación. Los inversionistas pusieron su-- mirada en el ferrocarril, y a éllo les animó un panfleto que -- se publicó en 1833, anónimo y que hablaba de la conveniencia -- de invertir en el ferrocarril en México, visto como un buen --- negocio. Su título era; "Observaciones generales sobre el esta-

blecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mexicanos". y su publicación se dió en Nueva York, conociéndose posteriormente en el territorio nacional (17).

El primero en solicitar una concesión fué un mexicano, el señor Francisco de Arrillaga, y quien se la concedió, el presidente Anastasio Bustamante, una vez proclamada la Segunda República Central. La citada concesión se otorgó el 22 de agosto de 1837, y permitía la construcción de una vía férrea de México a Veracruz con un ramal a Puebla. Entre las condiciones, no se establecía ningún subsidio, y sí la obligación de entregar un millón de pesos para la Hacienda Pública al término de la concesión. Solamente algunas máquinas quedarían exentas del pago de impuesto de importación; podía adjudicarse la tierra necesaria, pero debía cubrir indemnizaciones a particulares u oficiales, dar transporte de correo gratuito, además de tener marcados los límites para las tarifas que serían inamovibles.

Dadas las condiciones de esa concesión, los resultados no podían ser positivos, y el momento para el país no era muy alentador, pues se tuvieron varios problemas como el mal tiempo que provocó en algunas zonas sequías, en otras inundaciones, y las cosechas no fueron satisfactorias, amén de padecer en 1838 el -

---

(17).- Ortíz Hernán, Sergio, Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica, México, S.C. y T., 1974, p.-57.

bloqueo francés al puerto de Veracruz durante la llamada "Guerra de los Pasteles", y un poco antes haber tenido conflicto -- con Texas, por lo que se habían distraído considerables sumas de efectivo en estos movimientos bélicos. Esa concesión representó sólo el primer intento por establecer el primer camino de hierro en México y no llegó a construirse un sólo tramo<sup>(18)</sup>.

Durante el período que va de 1835 a 1849, México no había logrado un equilibrio de sus fuerzas sociales ni de las finanzas públicas. La enorme división en Federalismo y Centralismo -- hacía daños incalculables ya que la disputa por la supremacía -- era encarnizada, y las ideas de un general Bustamante chocaban con las de un Valentín Gómez Farías. Sólo había entre los dos -- grupos un común denominador, y era el desear la organización de los factores de la producción en función de un programa de industrialización ó "modernización" de la economía. Es por ello -- que el gobierno generalmente dió apoyo a la naciente burguesía industrial y al grupo de comerciantes que detentaba un capital -- que cada vez cobraba mayor importancia y que impulsaba a la creación de instituciones como la mencionada líneas arriba, el Banco del Avío, y la Dirección General de Industria de 1842 para -- promover juntas locales industriales en todo el país; informarse de los progresos realizados en agricultura e industria de --

---

(18).-- Urías Hermosillo, Op. Cit. p. 39.

otros países; proponer al gobierno la asignación de las sumas -- que hubieren de invertirse en la compra de máquinas nuevas y -- en la importación de plantas y animales útiles; fomentar la difusión de conocimientos técnicos; sugerir los medios para perseguir el contrabando; formar la estadística industrial; organizar exposiciones y presentar, con los datos proporcionados por las juntas locales, una memoria anual sobre el estado de la industria en México. (19).

Los esfuerzos por industrializar al país debían acompañarse de una red de comunicaciones eficiente, y por ello se estaba convencido de la necesidad del ferrocarril; muestra de ello, es que hubo más solicitudes de concesiones, como la del primero de marzo del año de 1824, cuyo beneficiario fué José de Garay, quien pensaba establecer el tránsito por el istmo de Tehuantepec y dar facilidades a los ingleses y a otros países europeos que desearan invertir en la zona. Esta concesión pasó por varias manos y finalmente en 1851 ante la imposibilidad de construirla se declara nula.

En mayo de 1824 se otorga la concesión del ferrocarril Veracruz-Río San Juan a los acreedores del camino carretero Perote-Veracruz con financiamiento del 2% de derechos de avería. De este proyecto se tuvieron los 4 primeros kilómetros siete años --

---

(19).-- Cué Canovas, Agustín, Op. Cit., P. 298 y SS

después, y en septiembre de 1850 se inauguraban los 13 kilómetros de Veracruz al Molino, mismo tramo que se pondría en servicio inmediatamente, y que se había logrado gracias a que el presidente Santa Anna obligó a los concesionarios a tal inversión. Este primer ferrocarril al servicio de los mexicanos no puede considerarse sino el inicio de los mismos, pues no conectaba centros muy importantes comercialmente. De este primer tramo pasarían 23 años para que se estrenara la línea México-Veracruz.

No sólo los caminos terrestres llamaban la atención de los ciudadanos mexicanos de la época, también el viento y las aves daban sugerencias y sueños que se habían manifestado desde el período prehispánico con la creación de un dios del viento. Sin embargo hasta el siglo XVIII, concretamente en 1784, aparecen los globos elevados al viento con aire caliente, como el de José Ma. Alfaro; y en 1785 sube a uno de ellos el primer mexicano, Antonio Ma. Fernández. Sin embargo, esta actividad no significaría sino la práctica de un deporte más. (20).

Hacia 1842, esta actividad se había intensificado y se distinguían gentes como Don Benito León Acosta, Joaquín de la Cantolla y Rico y Manuel Puente, quienes fundaron en 1844 la primera empresa mexicana dedicada al transporte aéreo civil. Se llamó "Empresa Aerostática Mexicana" y su misión era promover y

---

(20).- Enciclopedia de México, Tomo 1, p. 971.

dirigir toda clase de actividades relacionadas con los globos y la navegación aérea en todo el país. El señor de la Cantolla ma-  
nejó los globos hasta 1862 y fué el más famoso por sus exhibi-  
ciones públicas, por ello a los globos se les llamó así.

Este gusto por trasladarse al través del aire no pasó de -  
ser un deporte, como ya se dijo, y su práctica se prestaba a las  
exhibiciones que el público seguía con interés. Esto fué un an-  
tecedente de la aviación en el mundo, pero para México, sólo una  
novedad sin perspectiva.

En este período en que los globos están de moda, el país -  
tampoco disfruta de estabilidad política, pues con la anexión -  
de Texas a Estados Unidos en 1845, se perfilaba un nuevo proble-  
ma para México, ya que se consideraba esto como una violación a  
lo pactado en el reconocimiento de Texas como territorio inde-  
pendiente, con la condición de que no se anexara a Estados Uni-  
dos. El conflicto se desata con resultados nefastos para nues-  
tro país, ya que se carecía de los elementos materiales y huma-  
nos que proporcionarían la victoria. México pierde más de la mi-  
tad de su territorio, 2 400 000 Km.<sup>2</sup>, y esta mutilación será de-  
sastrosa moralmente para la nación que contaba con apenas 27 --  
años de vida<sup>(21)</sup>.

A pesar de los problemas, los proyectos continuaban y se -

---

(21).- Wright, Louis B., y otros, Breve historia de los Estados Unidos de América, Ed. Limusa, México, 1977, p. 175 y ss.

creaban tantos organismos como se creía conveniente, como el de la Secretaría de Fomento para substituir a la Dirección General de Industria, transfiriéndole desde luego las funciones de construcción y conservación de caminos, con la que no pudo cumplir plenamente, pues sus facultades no eran lo suficientemente amplias para actuar con libertad. Las concesiones del ferrocarril por ejemplo, sólo el presidente las otorgaba, y en el caso del tramo de Veracruz a San Juan, aunque la Secretaría de Fomento no lo viera como urgente, el general Santa Anna tenía especial interés en él, dado que la línea cruzaría sus haciendas produciéndole ésta una jugosa renta por el derecho de tierras.

Por lo mismo, en 1853 otorga Santa Anna otra concesión a John Laurié Rickards para México-Veracruz cediéndole tierras y dándole muchas facilidades para que el ferrocarril cruzara por "El Encierro", otra de sus haciendas. Este proyecto sin embargo, no dejó de serlo.

Al año siguiente, con la muerte de Lucas Alamán, el gobierno centralista inicia su descenso, el general Santa Anna se autotitula "Alteza Serenísima", vende la Mesilla, impone contribuciones a coches, ventanas, caballos y perros para atraerse recursos, su ejército era de 90 000 hombres, y esto tenía un alto costo, como todo lo que él hacía, y lógicamente empieza a perder simpatizadores. El partido conservador se desprestigia en tanto que en el liberal empiezan a surgir figuras co-

mo Benito Juárez, Melchor Ocampo, Miguel Lerdo de Tejada, Ignacio Comonfort y Juan Alvarez, quien se colocaría al frente del plan de Ayutla en 1854 exigiendo el derrocamiento de Santa Anna y la convocatoria a un Congreso Constituyente.

En medio de este conflicto, aparece ya una "Acta de Navegación" para el comercio de la República Mexicana (1857), con los mismos derechos para extranjeros y nacionales, excepto para cabotaje, que quedaba en exclusiva para mexicanos. Se crea la Escuela Náutica de Isla del Carmen al finalizar el año, y después en San Juan de Ulúa, Mazatlán, Tepic y Campeche<sup>(22)</sup>.

Se puede constatar que los proyectos no cesaron aún cuando los problemas del país se multiplicaban. Desgraciadamente los resultados no eran muy positivos.

Inmerso ya en el conflicto, Santa Anna otorga una nueva concesión para el ferrocarril Veracruz-Acapulco a Miguel y Leandro Mosso que tenían fuertes intereses en las minas y el comercio del Norte, por lo que se les concede el derecho sobre las minas que se descubrieran a lo largo de la ruta. A la nación se le cedería el 10% de utilidades. La orientación que se siguió para construcción y técnicos ya no fué Europa sino de Estados Unidos. Esta concesión terminó en manos de Antonio Escandón, quien adquirió también la del Ferrocarril Interoceánico Veracruz-Acapulco

---

(22).-- Bosch, Carlos, Op. Cit., p. 369.

en agosto de 1857, mismo año en que había adquirido la línea -- México-Villa de Guadalupe que por cierto tuvo muy poco éxito -- entre pasajeros, y en la carga no tuvo mayor repercusión económica. Su uso se redujo prácticamente a excursiones domingueras.

En la concesión de 1857 Escandón recibió gracias al presidente Comonfort, amplios derechos sobre los terrenos que cruzara y que quedarían libres de todo pago y a propiedad perpetua;-- los materiales que se usaran estarían libres de impuestos y los empleados exentos de servicio militar. Para esta línea compró los tramos ya construídos como Veracruz-Río San Juan, además de adquirir en abril de 1861 la línea Veracruz-México con ramal a Puebla. Estas obras se obstaculizaron por el nuevo conflicto armado.

Santa Anna es derrocado, para combatirlo se habían incluso adquirido buques en la Habana, que ojalá se hubiesen podido comprar para incrementar la capacidad de transporte. Los liberales con Juan Alvarez toman el poder, haciendo reformas tan radicales contra los intereses de la aristocracia y clero que desataría el levantamiento de conservadores nuevamente mediante el -- Plan de Tacubaya, aunque esta vez ni liberales ni conservadores quisieron ceder y se enfrascaron en la lucha decisiva conocida como Guerra de Tres años<sup>(23)</sup>. El proyecto no tiene curso por este conflicto, pero las prerrogativas iban de acuerdo a la con--

---

(23).- Historia General de México, El Colegio de México, México, 1977, T III, p. 108 y ss.

cientización del gobierno acerca de las carencias del país y que aprovechaba la disposición de empresarios mexicanos cuando éstos decidían emprender obras de tal magnitud. En este caso el subsidio consistía en 8 millones de pesos en bonos de construcción del camino de hierro de Veracruz a México que debía emitir la compañía a cambio de la misma suma de bonos de la deuda nacional. De esta manera la compañía podía hacer sus compras al precio vigente en el mercado, que era una pequeña fracción de su valor nominal.

La compañía no avanzó como era esperado dado el conflicto interno del país, pero en cuanto Juárez vuelve al poder, incluso mejoran las condiciones de la concesión, ya que lo eximía del compromiso de construir una penitenciaría y una casa de inválidos; no debía entregar un porcentaje al erario; y le daposesión de nuevos terrenos al 50%. Sólo que apenas renovada la concesión, se da la ocupación del país por el ejército francés y Escandón se decide incluso a llegar a un entendimiento con ellos, pues el gobierno mexicano, empobrecido como siempre, y siendo ésto mismo la causa de la intervención extranjera, no podía apoyar financieramente la operación, pues sus pocos recursos serían para solucionar el problema bélico.

Ante la situación, los Escandón, que eran prácticamente los dueños del ferrocarril que existía, deciden unirse al nuevo imperio buscando mayor apoyo, pues estaban ya "cansados" --

de la inestabilidad de la República. Con esto se reafirma la --  
tendencia aristocrática del grupo expansionista que buscaba la --  
forma de tener mayor control del movimiento comercial. El nuevo  
gobierno se echa a costas la reparación de vías y caminos des-  
truidos, principalmente los que conducían a las costas, y rápida-  
mente se veía el avance en el proyecto ferroviario México-Vera  
cruz.

Los Escandón traspasaron privilegios, la propiedad de la -  
vía ya terminada y todo a la "Compañía Limitada del Ferrocarril  
Imperial Mexicano", que se registró en Londres en septiembre de  
ese año. Las concesiones fueron pasando a manos inglesas, y en-  
1867 se pudo transitar ya México-Apizaco, de 139 Km. El imperio  
en el terreno de los ferrocarriles nos dejó un avance más, pero  
a cambio abrió las puertas al capital inglés, mismo que se ex--  
pandió rápidamente no sólo en este aspecto, sino como ya vere--  
mos, en todo el proceso económico del país.

En lo que respecta a la navegación, con Maximiliano se tu-  
vo la más completa legislación de que se tenga noticia en la --  
historia de México, y esto dado a sus conocimientos por haber--  
sido contralmirante y comandante general de la armada Austro---  
Húngara (24).

---

(24).- Salgado, José E., El desarrollo de la Marina Mercante -  
Mexicana y sus problemas internos e internacionales, Té-  
sis en Relaciones Internacionales, U.N.A.M., México, --  
1977, p. 9.

Ya desde 1861 quienes hacían más viajes al territorio eran la marina inglesa y la norteamericana. Un vapor inglés venía - de Londres a Veracruz, pasando por la Habana. Y de Veracruz --- a Nueva Orleans había dos viajes mensuales. En el Pacífico, 6 - embarcaciones de la línea estadounidense San Francisco-Panamá - tocaban Acapulco mensualmente y a veces Manzanillo. Los inglee-- ses visitaban también San Blas y Mazatlán. (25). Sin embargo esta situación del imperio no duraría, ya que debido a su política liberal, Maximiliano se atrajo la antipatía del grupo conser-- vador, quienes le retiraron su apoyo. Y los liberales no podían estar de su parte porque sus ideas iban en contra de una monar-- quía, y menos aún extranjera.

Además, en cuanto Estados Unidos termina su guerra civil, - pide a Francia el retiro de sus tropas del territorio mexicano, mismas que Napoleón necesitaba para defenderse de Prusia. Este hecho desataría la crisis en el imperio, provocándole la caída - (26).

El proceso histórico del país en este período de la inter-- vención nuevamente tiene un cambio, para retornar, como en la - colonia, a ver que la dirección de la política viene de las pla-- yas al centro del país. México, finalmente había perdido su --- autonomía ante la necesidad francesa de expansión. Y nuevamente,

---

(25).- Salgado, Op. Cit., p. 12

(26).- Historia General, Op. Cit., p. 138 y ss

quien nos intervenía no sería quien tuviese el mayor provecho - de tal situación. Francia fracasa en su intento de establecer - un imperio en México y apropiarse de las "Inmensas" riquezas -- del país, y debe ceder paso al capital inglés y al norteamerica no que ejercería una forma de dominio más inteligente y práctica.

## CAPITULO IV

## CONSOLIDACION DE LA DEPENDENCIA EN LOS TRANSPORTES

Con la caída del imperio de Maximiliano, se abre una nueva etapa en la historia de México que se inicia con la República Restaurada. Juárez retoma el poder y "restaura" los ideales del liberalismo que se habían visto interrumpidos.

Este período se inicia con un reacomodo de las fuerzas sociales que hasta antes de la Revolución de Reforma no habían encontrado un escenario político donde hacer valer sus intereses o imponer su hegemonía. Fué ese el momento de lucha decisiva entre los dos grandes grupos bien definidos de liberales y conservadores. El triunfo de los primeros ocasiona el surgimiento de un nuevo orden social.

Hace su aparición un nuevo grupo de terratenientes laicos esta vez, y organizados de acuerdo a pautas oligárquicas. En segundo lugar los comerciantes, quienes vivieron de la venta de bienes sutuarios a los terratenientes, y después los que se dedican al comercio de bienes básicos. En tercer lugar los capitalistas mineros, la mayoría extranjeros que son estimulados constantemente por los sucesivos gobiernos. Y la burguesía industrial que no parecía formar parte de las clases políticamente dominantes. (1)

---

1).- Leal, Juan Felipe, Op cit., p.p. 16-17.

Por otro lado, se encuentra un grupo de civiles y militares cohesionados durante la Guerra de Reforma y contra la Intervención, que representaría la expresión más acabada del liberalismo, y que adquiere poder hegemónico. Es un grupo de origen modesto, con una ideología transformadora y que ha podido adquirir algunos bienes producto de desamortización iniciada en 1857. Esta fracción será capaz de organizar a las clases dominantes, con todo y sus intereses oligárquicos, y deberá lograr también dar la expresión político administrativa de los compromisos contraídos con las mayorías en este cambio del ordenamiento social. Los resultados por lo tanto serán contradictorios y se dará origen a un Estado liberal oligárquico, que asumiendo diferentes modalidades perdurará hasta 1914.

Las condiciones para la implementación del capitalismo estaban dadas. Había una diferencia legal y efectiva entre poder político y poder de los particulares. El primero sustentado en relaciones jurídico-políticas de tónica liberal y el segundo en prácticas oligárquicas. Esto es una separación entre sociedad y Estado que permitiría a éste último una cierta autonomía que le pone en condiciones de provocar modificaciones en la estructura, cambios tendientes a organizar las fuerzas en función de un proyecto histórico. Este Estado buscará las adecuaciones necesarias para provocar nuevas relaciones de produc

ción: las capitalistas. (2)

De aquí que el gobierno liberal no tiene, en teoría, fundamento histórico para retirar el apoyo a los proyectos de ferrocarril, y en lo práctico, ninguna alternativa por sus desequilibrios hacendarios. Por ello el interés y proyectos sobre la construcción de un ferrocarril se dá en forma temprana para el país si se mira el avance mundial en este aspecto.

Las condiciones en el proceso histórico del país exigían modos de traslado capaces de responder a las nuevas necesidades que la realidad cambiante planteaba. En lo político, fué clara y definida la intención del régimen de crear los medios que garantizaban la puesta en práctica de su programa social. Por ello, la actitud del gobierno de Juárez ante el ferrocarril, que no obstante sus contactos con el gobierno francés, modifica la concesión, otorgando incluso un subsidio de 560 000 pesos anuales durante 25 años por decreto del 27 de noviembre de 1867, además de su generosidad al condonar las deudas de la compañía inglesa. (3)

De este modo, en 1869 se une ya la capital con Puebla; y en 1870 se extiende la línea desde "Paso del Macho" hasta Atoyac; en 1871 a Fortín y en 1872 a Orizaba. Y por fín, en 1873 -

2).- Leal, Juan Felipe, Op. Cit., p. 15

3).- Urías Hermosillo, Op. Cit., p. 52.

se logra hacer el primer viaje México-Veracruz, después de 48 - concesiones otorgadas, y con resultado sólo en 9. Las vías ascendían a 572 km. y a principios de los ochentas pasaron rápidamente de 1000 km. (4)

La compañía que lograra este gran avance en el sistema ferroviario fué la del "Ferrocarril Mexicano" cuyas acciones habían pasado en su mayoría a manos inglesas durante el imperio de Maximiliano y que rápidamente fué creando un monopolio. Su equipo de arrastre llegaba a 337 unidades; y en 1872 pudo transportar 102.3 miles de ton. y obtener un producto de 1000 pesos en su ganancia. Para 1877 fueron ya 158.5 miles de ton. y su ganancia de 2 789 pesos. (5)

La serie de facilidades que se otorgaban al capital inglés por parte del gobierno tenía su explicación, en que éste pensaba en el ferrocarril como el único medio para salir adelante económicamente. Este transporte haría "circular la riqueza", impulsaría la agricultura, minería, etc., y consecuentemente el comercio interno y externo, que crecerían bajo un control adecuado del gobierno.

La inversión extranjera por otro lado se hacía necesaria - pues el país estaba descapitalizado. Se proyectó la coloniza---

---

4).- Ortíz Hernán, Op. Cit., p. 112.

5).- Idem., p. 97.

ción de las zonas despobladas, con gente que trajera más conocimientos y dinero. Se prefería capital europeo pues se habían guardado ciertas reservas para el capital estadounidense, pensando que permitirle la entrada sería el inicio de un control más cerrado que el que pudiera ejercer Europa en nosotros. Ya decía Sebastián Lerdo de Tejada: "Entre la fuerza y la debilidad conservemos el desierto".<sup>(6)</sup> Esto era refiriéndose precisamente a mantener el país con la menor comunicación posible hacia los Estados Unidos. Pero independientemente de la política hostil mexicana para ellos, este país no había mostrado realmente interés en abrir sus caminos hacia México, algunos particulares habían obtenido concesiones para el ferrocarril, pero no las habían podido hacer efectivas, entre otras cosas quizá porque éstas eran para el camino de México a Veracruz, y no era tan llamativo el plan como si hubiesen podido ser hacia el norte, donde se encontraba su país, mismo que atravesaba un período de unificación después de concluir la guerra civil en 1865, y no es sino hasta las elecciones de 1876 que se señala el principio del fin del programa de reconstrucción, con el triunfo republicano y su candidato Rutherford B. Hayer sobre los demócratas sureños. Se buscó la unificación retirando tropas en estados demócratas del sur, quienes aceptarían a Hayes,

---

6).- Ortíz Hernán, Op. Cit., p. 89.

pensando que una guerra civil era suficiente, y al quedar fuera en la distribución de dádivas del gobierno para los ferrocarriles Union Pacific y Central Pacific, pensaron entonces en un ferrocarril de Texas y del Pacífico que diera a los intereses sureños concesiones federales en abundancia. Aunque éstos planes no se pusieron en marcha inmediatamente, si fueron el inicio de los intereses estadounidenses mirando al sur, y esto coincidiría con el inicio de un período armónico en el país que le permitió su rápida industrialización. (7)

Había que recordar que si bien este era el momento propicio para un fuerte desarrollo industrial en Estados Unidos y la consecuente irrupción de su capital en el país mexicano entre otros, no quiere decir que sus intereses en el país, fuesen nuevos. Desde que México logró su independencia, a la cual colaboró activamente, se hicieron esfuerzos para lograr una intervención política, haciendo de México el campo de disputa por la hegemonía en relación con grandes potencias europeas como eran Inglaterra y Francia, países que contaban con una trayectoria histórica de la que carecía Estados Unidos. Sin embargo, se quiso mover desde fuera la política mexicana ayudando incluso a la formación de grupos políticos mediante la intromisión de las logias masónicas yorkinas, contrarrestando así la influencia

---

7).- Wright Louis B., Op. Cit., p. 256.

que Europa había ejercido mediante sus logias escocesas.

Bajo su bandera de "Destino Manifiesto" ellos estaban con vencidos del camino a seguir para hacer de su país la primer potencia mundial. Esta era la herencia ideológica de Lutero y Calvino al dejarles la idea de un destino glorioso en esta vida mediante el trabajo. Por ello su empeño en expanderse, tener suficiente territorio y desarrollarse, ya fuera mediante la industrialización del norte, o por la agricultura del sur.

Con la Guerra de Secesión sin embargo, se esclarece una política industrial, con el mismo sentido inicial de productividad, libre competencia y comercio heredado también de los ingleses. Con éstos cánones su crecimiento fué arrollador, necesitando romper las fronteras geográficas para tener un comercio cada día mayor, a fin de combinar las materias primas de las demás naciones con las manufacturas norteamericanas: "el capital de inversión directa, habiendo saturado el país, buscó colocación donde los réditos fueran más altos y la mano de obra más baja".

(8)

En este período Estados Unidos se encontró lo suficientemente maduro como para tratar de "liberar" a América del capital inglés sobre todo. Para esto había dado a luz también a su-

---

8).- Bosch García, Carlos, La base de la política exterior estadounidense, U.N.A.M., Fac. de Filosofía y Letras, (Colec. Opúsculos, serie investigación, 72) México, 1975, p. 68.

"doctrina Monroe", nacida desde 1823 para desvincular toda la zona americana de las potencias europeas; sin embargo, en este momento se sintieron las condiciones necesarias cumplidas para lograr ese viejo objetivo. Si bien el rival no era pequeño, ya que podemos recordar que se estaba hablando de la "Madre Patria" de Estados Unidos, del país donde se habían dado antes que en ningún otro las condiciones necesarias para gestar un proceso de industrialización que cambió al mundo, creando nuevos sistemas económicos mediante la transformación del modo de producción. De un país con una trayectoria histórica-económica brillante y de la cual Estados Unidos aprovechó toda la experiencia para cumplir con sus objetivos. Era con Inglaterra con quien debía competir, quien dentro de su historia económica había pasado ya por varias etapas importantes, y sin pretender hacer un análisis de las mismas, por ser este apartado del presente estudio sólo un marco histórico para comprender la situación de México en la etapa que nos ocupa, si es conveniente mencionar que después del proceso económico de cambio que tuvo Inglaterra, ya en el siglo XIX había padecido una depresión económica de 1836 a 1842 y sin embargo pudo tener un desarrollo económico que algunos autores calificaron como el más rápido.

do de toda su historia. (9)

En el tercer cuarto de siglo aumentó su prestigio y se elevó la demanda de bienes de consumo y aún más la de los productos más elaborados. El nivel de vida consecuentemente había mejorado gracias también a los logros de los sindicatos y el trabajador minero se llegó a decir en las caricaturas del "Punch" que podía beber champán, y aunque ésto no fuera así, sí elevó su nivel de vida en general. (10)

Buscando también colocación a su capital y a su producción Inglaterra se había internado en la India, Oceanía, Africa, se adueñó del canal de Suez, etc. hasta formar el gran Imperio Británico, que sólo cuando puso sus intereses en el oriente, permitió a Estados Unidos desplazarlo del continente americano.

México tuvo que estabilizarse políticamente y pretender crecer en este último cuarto del siglo XIX que se caracterizó por la aparición del sistema imperialista moderno. La gran industria fué dominando el mercado. Las potencias controlaban la producción y distribución de determinadas mercancías. Surge la industria pesada: las máquinas fabricando máquinas; y desean controlar las materias primas y tener mercados seguros. De esto surgió el imperialismo económico, que consiste en la exporta---

---

9).- W. Rostow, *British Economy of the nineteenth Century* - Oxford. Citado en Enciclopedia Británica, Historia del Mundo Moderno, Cambridge University Press, T-X, España, 1980, p. 35.

10).- Idem., p. 35.

ción de capitales de países industrializados a los de bajo desarrollo, y en el dominio sobre éstos. Las grandes potencias que-rrán repartirse el mundo en este período, y los pueblos atrasados y débiles son inicua<sup>mente</sup> despojados de sus riquezas.

Los capitales, producto de la expansión del nuevo sistema, fueron los que penetraron al país en diversas formas para im-plantar las reglas de su economía y aprovechar esta misma situación para su desarrollo individual. Una de esas formas de penetración importante se encontró en las inversiones que se efectuaron en el sistema de transportes, como ya lo mencionamos, el primer ferrocarril que funcionó México-Veracruz, tuvo como base el capital inglés que fué el que se aceptaba de mejor grado en la época, y la República Restaurada se ocupó de crear las condiciones para la implantación del capitalismo en México con la ley de desamortización de los bienes eclesiásticos y de las comunidades indígenas, con las que el Estado pretendió dar paso a la mediana propiedad privada; intenta substituir las diferentes combinaciones de trabajo obligatorio, forzado ó gratuito por una fuerza libre de trabajo; divorcia a la Iglesia del Estado, concibiendo a éste último como un elemento que debería limitarse a garantizar y promover los intereses de los particulares en un esquema social en el que el individuo sea un principio rector. En fin, de tener un sistema donde se diera el libre comercio.

Para tales efectos era indispensable contar con un sistema de transportes que coadyuvara al desarrollo de las fuerzas productivas del país, y el Estado debía asumir la responsabilidad, pese a la situación de la Hacienda Pública. Ante tal necesidad, se trataron de iniciar algunas obras como el canal que uniría - Manzanillo a Colima y que se principió en 1869 con una inversión de 30 000 pesos. <sup>(11)</sup> Hubo muchos proyectos, pero no dejaron de serlo, y sólo la destrucción parcial del viejo muelle de Veracruz permitió que en 1868 se pensara en su reparación y prolongación. Al siguiente años se hizo una erogación de 68 000 pesos. En Campeche se construyó también un muelle entre 1868 - 1869, y en 1870 se iniciaron obras en Tampico que se prolongaron hasta 1876; además del Muelle Progreso, Yuc. cuya construcción se dió de 1870-1872; y se instalaron faros en diferentes puertos. Mejorando puertos y ofreciendo incentivos a compañías navieras se logró que tocaran el territorio mexicano regularmente. La primera línea de navegación que llegó al país en éstas condiciones fué la Eberfeld, de Prusia, con el nombre de "Las Indias Occidentales" y comunicaba Veracruz con Inglaterra a base de buques de vela, aunque después el gobierno inglés decidiera enviar también un buque de la marina real de Falmouth a Veracruz y Tampico para transportar con seguridad la moneda mexicana destinada a nuestras compras en Inglaterra. También la -

---

11).- López Rosado, Op. Cit., p. 60.

compañía "Mala Real Inglesa" inició la comunicación entre Southampton, Veracruz, y Tampico con escala en las Antillas.

La comunicación con Europa se iba haciendo más frecuente cada vez pero a base de compañías extranjeras, iniciándose otras como la "General Trasatlántica Francesa". El gobierno otorgaba ciertas franquicias, exenciones o disminución de impuestos pero para incrementar la navegación tuvo necesidad de llegar a las subvenciones en dinero, siendo la primera línea beneficiada la de "Alexander and Sons", norteamericana, y cuya ruta sería Nueva York a México por Sisal. El subsidio fué de 2 200 pesos por viaje redondo, además de exención de impuestos diversos por 6 768 pesos anuales. La compañía se comprometía a efectuar cuando menos 18 viajes al año y el contrato era por tres años. <sup>(12)</sup> Esta empresa tuvo éxito y el contrato se extendió por tres años más, concediéndole además una segunda línea en 1873 que uniría Nueva Orleans con Veracruz, pasando por Tuxpan y Tampico, con una subvención de 1 800 pesos por viaje redondo más las prerrogativas de la primera línea.

Ante la buena marcha de estos contratos, hubo otras compañías interesadas como la "Línea de vapores de Antonio Hoffman y Cía." a la que se le otorgó subsidio de 2 200 pesos por viaje entre la Habana y Veracruz pasando por Progreso: la duración

---

12).- Idem, p. 63.

del contrato era de cuatro años prorrogables a seis si la empresa cumplía con sus deberes. Esta línea obligó a las demás a reducir sus tarifas por el éxito obtenido.

Hacia el Pacífico no había comunicación realmente hasta que en 1870 se logró que tocara puerto la línea de vapores que viajaba de San Francisco a Panamá, tocando los puertos de la Paz y Acapulco, pero resultó incosteable. En 1872 hubo otro intento, el gobierno contrató con la compañía naviera subsidiaria del ferrocarril de Panamá el establecimiento de una línea de vapores que comunicara Panamá con Veracruz, pasando por Tonalá, Salina Cruz, Pto. Angel y Soconusco, con subvención de 2 500 pesos por cada viaje de los doce anuales que debía hacer, más la exportación libre de su subsidio en plata importe aproximado de 30 000 pesos anuales. Hubo además otro contrato firmado en el mismo mes del anterior, con menores concesiones pero que fué aceptado por la compañía, que se comprometía a tocar dos veces al mes Acapulco, Manzanillo, Mazatlán y Cabo San Lucas. El gobierno le daría un subsidio de 2 000 pesos mensuales y exención de derechos de puerto, sólo que como en otros casos no se le pudo cumplir puntualmente a la compañía por falta de fondos.

También hubo diversos intentos por impulsar la navegación nacional y la construcción de buques, como el proyecto de fabricar embarcaciones con un calado de más de 100 ton. con pequeño subsidio, pero ni siquiera los astilleros nacionales tenían ca-

pacidad para el tonelaje estipulado. Sin embargo, el esfuerzo - del gobierno llegó a conseguir que varias líneas de vapores de Europa y Estados Unidos llegaran al país ó incrementaran su actividad. Se tuvo que ofrecer mucho para conseguir que el capital extranjero entrara al país y sacara beneficios hacia el exterior.

Por su parte el ferrocarril "Mexicano" como ya dijimos, - de capital inglés, serviría para continuar enviando a Europa metales preciosos, cochinilla, tabaco, café, etc., e importando tejidos, lino, seda, cristalería, etc.; el esquema no había cambiado. (13) Y no era el hecho de que entrara capital inglés, ya que esto en sí no era negativo, y ello lo demuestra el hecho de que en Estados Unidos también ese capital financiara los ferrocarriles, (14) sino que en México la intención fué siempre diferente.

Lo que lograron los gobiernos de Juárez y Lerdo fué motivar un proceso de cambio social de tendencia liberal apoyado en los pocos capitalistas con visión empresarial y que prepararía las condiciones para el desarrollo del capitalismo y crecimiento económico durante el Porfiriato, en el que el orden positivista trajo una "evolución económica".

---

13).- Hansen Roger, Op., Cit., p. 25.

14).- Cosío Villegas, Daniel, Historia Moderna de México, V.7 - Ed. Hermes, México, 1965, p. 1066.

Durante el Porfiriato se percibe el declive de la capa liberal para dar paso a la fuerza militar y el grupo oligárquico-que se combinaría con éste. <sup>(15)</sup> Se debió fortalecer el ejército para poder subsistir y ceder a presiones estadounidenses para recibir el reconocimiento a su gobierno. Las condiciones fueron: indemnización a ciudadanos norteamericanos por daños en sus propiedades durante las revueltas; autorización al ejército norteamericano para cruzar la frontera y poner "paz" cuando ésto fuera necesario; exención de impuestos extraordinarios; abolición de zona libre mexicana por donde se introducía mercancía europea a Estados Unidos. Con ésto el vecino país del norte quizá olvidara su política "anexionista" y nos permitiera paz y desarrollo.

El transporte eficaz para estos planes era indispensable y por ello Díaz lo impuso. Hacia 1876 México contaba con 640 kilómetros de vías férreas, de los que correspondían 114 al ferrocarril de "mulitas". El principio del Porfiriato fué por demás difícil, no logró en su primer período avance, pero los intentos habían empezado, a veces otorgando concesiones ferroviarias a los gobiernos estatales con objeto de que, dada la vinculación de la mayoría de los gobernantes con las oligarquías y grupos económicos, interesaran a los capitales locales en los proyectos del ferrocarril. El gobierno también invierte directamente en la construcción de una línea corta entre Tehuacán y la

---

15).- Leal, Juan Felipe, Op. Cit., p. 21

Esperanza, cerca de una estación del Ferrocarril Mexicano, y - que inicia actividades en 1879, era de 50 kilómetros de longi-- tud y lo proyectó el Ing. Mario Téllez Pizarro. Su costo fué de 298 500 pesos, mismo del presupuesto inicial y en su construc-- ción intervino capital mexicano. El ingeniero constructor lo ad-- ministró al principio, luego el Estado, para continuar Manuel - González, sus herederos, y finalmente se integraría al ferroca-- rril mexicano del sur. (16)

Las concesiones otorgadas fueron 28 y sólo 8 dieron algún- resultado. No se contó con el presupuesto suficiente para esta- política de concesiones estatales. Otro proyecto fué el de Ma-- tías Romero que quiso vincular la deuda pública externa con la- construcción de ferrocarriles, enfocando ésto a la deuda ingle- sa, pero las Cámaras no dieron su aprobación, por lo que el pro- yecto fué abandonado.

Por las experiencias obtenidas se volvió al método ante--- rior y tradicional de las concesiones a quien deseara invertir- sin importar la nacionalidad, ya que según el diputado Carvajal, en México en la empresa ferroviaria el interés del capital era- de 6% y fácilmente en otros negocios se podía colocar capital - al 12%, de modo que nadie tenía interés en ello. En cambio en - otros países el interés promedio era de 3% al capital por lo -

---

16).- Ortíz Hernán Sergio., Op. Cit., p. 115

que la oferta en México parecía tentadora.<sup>(17)</sup> Hacia fines del primer período de Díaz se pudieron observar como resultados: - un transporte marítimo controlado por compañías extranjeras y - una incapacidad geográfica para el transporte fluvial; una red ferroviaria inconclusa y un transporte carretero insuficiente e irracional.

Los productores locales no ampliaban su producción por carecer de medios de transporte adecuados, pero tampoco invirtieron en ellos pese a los esfuerzos desesperados por parte del gobierno para lograrlo. Sin embargo, el capital extranjero estaba dispuesto a hacer su irrupción en la escena. Ya el embajador mexicano en Washington le escribía a Díaz: "Puede usted estar seguro de que si no entran los rieles norteamericanos a México, - entrarán las ballonetas".<sup>(18)</sup>

Dada la presión por un lado y el convencimiento por otro, antes de dejar el poder a Manuel González, Díaz logró arrancar al Congreso su autorización para contratar con dos compañías norteamericanas la construcción del ferrocarril Central a Ciudad Juárez y del Nacional a Nuevo Laredo.

Cuando subió al poder por segunda vez, Díaz tuvo la in---

---

17).- Idem, p. 129.

18).- Bulnes, Francisco, El verdadero Díaz y la Revolución, México, 1920, p. 220.

quietud de conectar vías mexicanas a las norteamericanas, y a -  
ello va a encaminar parte de sus esfuerzos. El mercado interno-  
continuaba desarticulado, la Hacienda Pública en bancarrota y -  
las instituciones estatales muy frágiles. En estas circunstan-  
cias, nuestro país poca resistencia podía ofrecer a los embates  
de un imperialismo joven, ávido de triunfos, y en constante com-  
petencia; que buscaba metales y materia prima en general que -  
era precisamente lo que México tenía y por lo que no tardaron -  
en actuar en consecuencia.

Para intensificar el comercio exterior sobre todo, hacían-  
falta los transportes adecuados, sin embargo, al carretero no -  
se dió mucha importancia, lo moderno y rápido estaba en los fe-  
rrocarriles. Los caminos transitables sumaban unos 9 067,324 km.  
de los que 4 473,994 eran para animales, mismos que se encarga-  
ban del traslado de mercancías en su mayor parte. Para pasaje--  
ros había carruajes como diligencias, literas, calesas, volan--  
tas, carretillas y convoyes. De éstos las más utilizadas eran -  
(19)  
las diligencias.

Las compañías contratadas a fines del primer período de -  
Díaz progresaban. La compañía bostoniana del "Ferrocarril Cen--  
tral" había ido adquiriendo a partir de 1880 derechos sobre -  
otras líneas como la Celaya-León que había iniciado la goberna-

---

19).- López Rosado, Op. Cit., p. 49.

tura de la entidad. La Compañía Nacional no pudo prosperar ante la acometida de la bostoniana, quien se había comprometido a comunicar ferroviariamente al país, y ya se sabía que tenía capacidad para hacerlo desde el terreno técnico y financiero. Estas inversiones extranjeras produjeron un reacomodo de las fuerzas sociales en todos sus niveles, ya que se extendieron a la adquisición de minas en las zonas de influencia, como las de Chihuahua y Coahuila, lo que se pudo efectuar gracias a que en este período las relaciones con otras potencias no ofrecían peligro, pues Francia por ejemplo tenía sus relaciones rotas con México después de la intervención; e Inglaterra estaba decididamente ocupada poniendo sus intereses hacia otros puntos del globo. Hubo así una franca penetración financiera en toda la estructura económica de México por parte de Estados Unidos y una acentuación de la dependencia exterior que trasladará su eje central a la deuda pública y el comercio exterior, por medio de los cuales se gestan enclaves imperialistas, en los que la construcción del ferrocarril como modo de traslado más avanzado resultaba indispensable.

La nación fué perdiendo el control de sus recursos naturales y en general de los factores de la producción, además de sentir el ferrocarril como una carga, ya que aparte de pagarse subsidio, estaba exento de impuestos, se les había otorgado a los concesionarios tierras, derechos de expropiaciones, de im--

portaciones, etc. A cambio se tenía un transporte a bajo costo para el ejército, se le daría servicio al correo y el cable telegráfico podría ir paralelo a la vía del ferrocarril. (20) Bajo este esquema, se desató en el período una fiebre por el ferrocarril y su expansión fué enorme; sin embargo, la red dejaba fuera muchos rincones del país que no ofrecían nada al extranjero. (21)

Respecto al transporte marítimo, las mejoras se dirigían a Veracruz. Hubo varios proyectos, pero el que se aceptó fué el del norteamericano Eads, y consistía en un rompeolas para cerrar el canal del norte con dos compuertas para el paso de la corriente; dos diques, uno sobre el arrecife de "La Gallega", y otro a partir de este punto al de "La Lavandera"; un camino de madera paralelo a la playa y muelles para la carga y descarga. Este proyecto era de 7.2 millones y se iniciaron trabajos en agosto de 1882. (22) Pero como éstos eran muy lentos y mucho el gasto, se pensó en aceptar otro proyecto, esta vez del ingeniero E. Thiers que propuso cerrar el canal completamente, suprimir parte del dique sobre "La Gallega"; construir un rompeolas que partiera de ese arrecife, dejando abierto un canal de entra

20).- Ortíz, S., Op. Cit., p. 141

21).- Raymond Vernon, El dilema del desarrollo económico de México, Ed. Diana, México, p. 58.

22).- López Rosado, Op. Cit., p. 109.

da por el norte de "La Lavandera", un antepuerto y dos dársenas. Su costo, 10 millones y se firma en 1884. Esta modificación al proyecto no fué la única, en 1887 se hace otra, pasando el contrato a Agustín Cerdán, y en 1892 otro cambio más. Los trabajos siempre fueron lentos, se pensaba concluir la obra en 1894, pero se inauguró en 1902.

Sobre el puerto de Tampico hubo también varios proyectos, entre ellos uno más de Eads y otro de Thiers, pero se le otorgó a la compañía del Ferrocarril Central, ya que tenía mucho interés por tener ahí un punto terminal de una de sus vías férreas. Este contrato se firmó en 1888, y la empresa se comprometía a realizar las obras de canalización de la barra a la entrada del puerto y a construir revestimientos, muelles, malecones, escolleras, diques, dársenas, varaderos, diques flotantes, etc. La Federación por su parte le exentaba de impuestos y le cedía subsidio de tres millones en "Bonos de la obra del puerto de Tampico". Respecto a estas obras, el presidente Díaz el 16 de septiembre de 1892 ante el Congreso de la Unión decía: "Los trabajos de canalización de la Barra de Tampico están por concluirse, las escolleras alcanzan ya la longitud con que fueron proyectadas. La profundidad que hasta hoy se conserva en la Barra ha permitido la entrada de barcos de más de 17 pies de calado". Y en abril del año siguiente decía: "En el puerto de Tampico se -

trabaja en consolidar las escolleras..." (23)

Se construyó también un muelle, obras de saneamiento y el edificio aduanal. Además se atendió el puerto de Tuxpan, haciendo la canalización de la barra del río, y se reparó el canal de Chijol que comunicaba al río Pánuco con la laguna de Tamiahua, y dos muros para encausar las arenas a una mayor profundidad. Las obras las emprendió la Federación directamente.

La Secretaría de Fomento se ocupó también de Coatzacoalcos y de Salina Cruz. El primero situado en el Golfo de México y el otro en el Pacífico. Los 2 eran terminal del ferrocarril Nacional de Tehuantepec, y para estas obras se contrató con la empresa inglesa de "S. Pearson and Son, Limited", y comprendían: abastecimiento de agua, saneamiento y construcción de cloacas y atarjeas, desecación de los pantanos a sus alrededores, nivelación de calles, etc. En Coatzacoalcos se invirtieron 8 960 000 pesos y en Salina Cruz 24 984 000 pesos. (24)

En el puerto de Frontera se hizo un muelle también por el mismo sistema de contrato con compañías extranjeras en el período 1897-1899. En Manzanillo se invirtieron 4.9 millones, y a fines del régimen porfirista se instaló un dique flotante en Veracruz y un varadero en Guaymas. Respecto a señales marítimas,

23).- Los presidentes de México ante la Nación, México, Cámara de diputados, p. 374 y 388.

24).- López Rosado, Op. Cit., p. 111.

hasta 1891 sólo había 14 señales marítimas, pero con la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas fué posible para 1904 que el número ascendiera a 114.

Además de dar subsidios y exenciones de impuestos para mejorar la condición de los puertos, el gobierno también los dió para estimular las líneas de navegación para que tocaran las costas mexicanas. Las principales líneas subvencionadas fueron: 1) La Trasatlántica Española, con la que se contrató en 1883 y 1886. El primero para trasladar correspondencia, y el segundo para comunicar por medio de vapores Nueva York, La Habana y los puertos del Golfo de México. El subsidio fué de 5 mil pesos por cada viaje redondo. 2 y 3) En 1887 se convino con las compañías navieras Mala Imperial Inglesa y Mala Imperial Alemana, el servicio de correspondencia; de 1888 a 1892, y con el mismo fin, se contrató con las siguientes líneas: 4) Compañía Alexander; 5) West India and Pacific Steam Ship; 6) Empresa de vapores Harrison y 7) Compañía de vapores N. York; y Mabilia y México.

Punto aparte estuvieron las concesiones para el establecimiento de las líneas de navegación exterior: 1) En 1881 la de Angel Ortíz para crear "mensajerías marítimas" que comunicara a Liverpool ó Londres con Veracruz y Progreso, tocando Havre, Saint Nazaire, Santander, Lisboa, Cádiz y la Habana. La subvención sería de 20 000 pesos por viaje redondo. 2) En 1882 con la compañía mexicana de navegación para tener comunicación entre -

Galveston, N. Orleans y Veracruz con escala en Tuxpan y Tampico, con subsidio de 1800 por viaje. 3) También en 1882 la compañía mexicana de vapores trasatlánticos para unir el golfo de México con Europa, con la cantidad de 20 000 pesos por viaje redondo. - 4) La compañía Luis Larraza y socios, contratada en 1884 para comunicar con Guaymas y Soconusco tocando Japón, China e Islas-Filipinas. 5) Compañía Mexicana, de 1885 para viajar de Veracruz a Buenos Aires.

Y de 1900 a 1902 se habían realizado otros 11 contratos para comunicar al país con el resto del mundo, claro que entre esas compañías sólo había una mexicana y debía sucumbir ante una competencia por demás desigual,<sup>(25)</sup> pues había que tomar en consideración que no se contaba con embarcaciones propias que reunieran los requisitos de aquellas que empleaban las compañías extranjeras, quienes construyendo sus naves abatían los costos del transporte por este medio. Ellos fabricaban, hacían las reparaciones necesarias, el mantenimiento en general, y sus buques eran lo suficientemente grandes como para hacer menor cantidad de viajes con mayor tonelaje de carga. En cambio en el país se trataba de comprar embarcaciones usadas que aparentemente eran de menor precio, pero cuyo mantenimiento elevaba mucho los costos de operación, haciendo de las empresas dedicadas

---

25).- López Rosado, Op. Cit., p. 116.

a este ramo, un verdadero fracaso.

El incremento de la actividad en el período fué considerable, pues de las 27 867 embarcaciones que entraron en los puertos mexicanos en 1893-1897, el número se elevó a 39 044 en el período que fué de 1903 a 1907. (26)

Díaz Había preparado el terreno para que se diera una política diferente, proporcionando la maquinaria administrativa moderna, las reformas de arancel para facturación, información estadística portuaria, etc. Pero además, completaría esta obra con otras como la creación de la Escuela Naval Militar en Veracruz en 1897 y la de sus "Códigos de Comercio" del 20 de abril de 1884 y 15 de septiembre de 1889, donde se dieron las bases para modernizar la marina, misma que se encargaría entre otras cosas de vincular las regiones más apartadas del país. Las obras que se efectuaron durante el porfiriato todavía permanecen y las reparaciones han seguido los lineamientos originales en los puertos de Veracruz, Tampico y Manzanillo. Trató de comunicar los puertos de Acapulco y Tampico con la capital sin lograrlo totalmente. (27)

La política modernizadora de Díaz pronto tendría sus frutos, y el capitalismo, que encontró sus bases con Juárez, en es

26).- Idem, p. 120.

27).- Salgado, José, Op. Cit., p. 14.

te momento se consolidaba. La nueva organización económica del país venía de fuera, la inversión de capitales se dirigía principalmente a la Banca y los ferrocarriles, e incorporaba a cada vez más personas y regiones al proceso productivo del país. Con esta inversión Díaz pensó acelerar la economía y asegurar la estabilidad política. De este modo las líneas ferroviarias y telegráficas podrían disminuir posibilidades de una revolución. (28)

Internamente nos preocupaba la explotación de recursos naturales y el mercado externo, y para llevar a feliz término los planes en estos aspectos, era necesario el impulso al transporte, por lo que la política de Díaz de "administración" en primer plano, acarreó la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en mayo de 1891, absorbiendo los ferrocarriles bajo su control, que hasta entonces habían estado bajo la Secretaría de Fomento. Igual sucedió con las vías marítimas de comunicación, vapores, correos, carreteras y calzadas entre otras cuestiones. (29)

La creación de esta dependencia resulta por demás interesante, pues muestra que el gobierno trató de organizar los sectores para darles un impulso bien planeado. Un año después promulgó incluso una "ley de ferrocarriles" que trataba de reglamentar el funcionamiento de estos en todos sus as-

28).- Cosío Villegas, Op. Cit., p. 1185.

29).- Memoria de la S.C. y T., México, 1959, pp. 181-182.

pectos.

El Estado fué logrando mayor participación económico-política con la intervención de su ministro Limantour en los ferrocarriles, considerados como instrumento de progreso y por lo tanto, de profundo interés nacional. Según el ministro de Hacienda había que reducir la "liberalidad" que hasta entonces había reinado para otorgar concesiones y construir diversos tramos del ferrocarril, y siguiendo este lineamiento, se cancelaron algunas concesiones subvencionadas y sólo se preocuparon por algunas líneas de la zona del Pacífico como Guaymas, Mazatlán, Manzanillo y Zihuatanejo para conectarlas con el centro del país; las que prolongaban hacia el sur la red ferroviaria, y unían el Nacional de Tehuantepec con el resto del país y Guatemala; y en tercer lugar la línea que comunicaba al norte, hacia Tampico.

Hubo nuevamente varios intentos para extender la red ferroviaria, estos por parte de particulares, como fué el caso de la línea que se planeó a Chihuahua, y cuya concesión se vendió varias veces sin lograr sino la construcción de tramos aislados que no conducían a ninguna parte. En otros casos el éxito fué incompleto, como el ferrocarril de Veracruz al Istmo, que una vez lograda la mayor parte, en 1903, la compañía quebró y debió vender sus instalaciones al gobierno en muy mal estado. Otro fué el Ferrocarril Panamericano que tuvo una aportación del Estado del 50% y que funcionó en 1908 de San Jerónimo, Tonalá y -

Tapachula hasta Frontera. Casi todas las líneas mexicanas que se fueran abriendo, sería con subsidio que iba de 6 a 10 mil pesos por km<sup>2</sup>. Esto respresentaba del 15 al 18% de cosntrucción.-

(30) Pero definitivamente quienes absorvieron el sistema ferroviario fueron el Ferrocarril Central y el Nacional, mismo que creció rápidamente y se encontró en plan de competencia con el Central, quien desde el principio había tenido vía ancha y se encargaba del grueso del comercio con Estados Unidos, Sin embargo el Nacional creció hasta cubrir prácticamente todo el país con su red ferroviaria, parando sólo ante la negativa del gobierno para permitir una ruta más hacia el Golfo, ya que había dos en funcionamiento. Ante estos deseos, el gobierno encontró una puerta a su inversión en el negocio de los ferrocarriles que se encontraban en manos extranjeras. Y en 1902 adquirió acciones en el Nacional para abrir la línea hacia el Golfo, adquiriendo con ello 500 mil votos dentro de la empresa, <sup>(31)</sup> y este sería el inicio de una serie de fusiones que culminarían en el nacimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México. Este hecho tuvo como base una profunda conciencia del peligro que la inversión extranjera en este ramo podría traer, y al propósito pensaba el ministro Limantour: "no hay quien considere ilusorio

---

30).- Cosío Villegas, Op. Cit., p. 1082.

31).- Idem, p. 1068.

el peligro de que nuestras principales líneas puedan pasar a poder de algunos de los sistemas de ferrocarriles americanos. Basta ver, para persuadirse de dicho peligro, lo que pasa allende nuestras fronteras, donde se realizan a diario combinaciones para la dominación de unas empresas por otras, la explotación sin freno de industrias más o menos monopolizadas y la constitución de grandes entidades manejadas por pocos individuos de quienes depende la suerte económica de extensas regiones y que por lo mismo, ejercen una influencia poderosísima en la política de su país. - Se palpan las consecuencias desastrosas que acarrearía para México la explotación de nuestras líneas férreas en favor de las extranjeras, como la presión que ejercerían esas poderosas entidades sobre los negocios públicos de más importancia."(32)

La fusión del Ferrocarril Central, el más importante, se quiso efectuar bajo 7 puntos básicos: 1) consolidación de todas las líneas, a fin de nacionalizar su funcionamiento; 2) el dominio del Central se haría sin gasto del gobierno; 3) asegurar la cooperación de los acreedores; 4) la nación garantizaría la parte de la deuda no asegurada por la primera hipoteca sobre las propiedades de la compañía; 5) se buscaría tener respaldo moral, no habría excesos; 6) la nueva entidad haría provisión de fondos para tener líneas adicionales; 7) se constituiría una junta

---

32).- Idem, p. 1070.

administrativa, una compañía mexicana a la cual se transferirían todas las propiedades de las empresas fusionantes organizadas en el extranjero. El 6 de julio de 1907 fué expedido el decreto de constitución de los Ferrocarriles Nacionales de México, con 8 343 km. de vías, y un capital social de 460 millones. <sup>(33)</sup>

Las líneas que se fusionaron para constituirlos, lo habían hecho por las atractivas tasas de interés en el canje de sus acciones por las del Nacional, y el gobierno conservó un poco más del 50% de las acciones, lo que equivalía a 230 004 580 pesos y sólo había invertido 22 millones en la compra de acciones en el Nacional. Hubo así un superavit en 1912, pero al siguiente año fué ya déficit.

La constitución de los Ferrocarriles de México fué producto de una política muy acertada e inteligente, pues se tomó el control sobre el sector. Sin embargo, el hecho de esta "nacionalización" del ferrocarril se tomó por algunos como una asociación fatalista con las compañías ferroviarias, dado que éstas se encontraban en una situación cercana a la ruina, y las cantidades pagadas a las compañías fueron muy altas. <sup>(34)</sup> Otra opinión diría que este acto fué una asociación de Díaz con el imperialismo británico para romper el monopolio del capital norteamericano

---

33).- Ortíz Hermán, S., Op. Cit., p. 168.

34).- López Gallo, citado en: Durand Ponte, Victor Manuel, Op. Cit., p. 81

no sobre los ferrocarriles y el petróleo.<sup>(35)</sup> De cualquier manera, lo cierto es que a fines del Porfiriato se contaba ya con 19 205 kms. de vías férreas y la mayor parte pertenecía al gobierno.

Sin embargo, la dirección general del comercio había girado ya hacia el norte, demostrando que las rectificaciones de la política no lograrían modificar los resultados. En el movimiento comercial de 1888-1889 tenía un 35% el Norte, 48 el Golfo, 12% el Pacífico. En cambio en el período de 1910-1911 el Norte subió a un 51% , 37% el Golfo y 10% el Pacífico.<sup>(36)</sup> El cambio que se puede observar se debió a que el país que más había invertido en México era Estados Unidos, y el sector más favorecido el ferrocarrilero y las industrias extractivas. Del total de la inversión en los ferrocarriles Estados Unidos tuvo una participación del 47%; siguiéndole Gran Bretaña con un 35%, y Francia con el 10%.<sup>(37)</sup> En general la inversión extranjera que en 1911 ascendía a 3 400 millones se distribuía de la siguiente manera: Ferrocarriles 33.2%; minería y metalurgia 24% , deuda pública 14.6%; electricidad y otros servicios 7%; actividades agropecuarias 5.7%; bancos 4.9% e industria de transformación 3.9%.<sup>(38)</sup>

---

35).- Ibidem.

36).- Ortíz Hernán, S., Op. Cit., p. 176.

37).- Cosío Villegas, Op. Cit., p. 1085.

38).- Hansen Roger, D., Op. Cit., p. 27.

De los datos anteriores se puede concluir que el capital norteamericano tenía ya fuertes intereses en México, y con esta participación económica había puesto en marcha la construcción de una estructura que iba acorde con sus necesidades y que una simple mayoría de acciones gubernamentales en los ferrocarriles no podría detener. En manos extrañas estaba la industria extractiva, la mayoría de los servicios públicos, y los ferrocarriles. Se hacía palpable con ello que la intención de la inversión extranjera en México llevaba la intención de realizar una conquista económica. (39)

El auge económico relativo que trajo la inversión extranjera se palpó en la pequeña fracción burguesa que había nacido en la época de la Reforma, con el nacimiento de latifundios que esfumaron el sueño de Juárez y Lerdo de propiciar el surgimiento de una "clase media" rural y que dieron lugar al nacimiento de las haciendas porfirianas con gran concentración de tierras y bajo costo de la fuerza de trabajo, ya que la liberación de la mano de obra indígena durante la Reforma, propició mucha demanda de trabajo, lo que se aprovechó bajando los costos de esa fuerza de trabajo que se aprisionó nuevamente en las haciendas modernas. El grupo burgués se fortaleció rápidamente convirtiéndose en una fuerza social que llegaría incluso a terminar con -

---

39).- Cosío Villegas, Op. Cit., p. 1167.

la dictadura de Díaz.

El crecimiento sin precedentes del período logró un incremento del producto interno bruto del 27% mientras que la población creció a una tasa del 1.4%.<sup>(40)</sup> Sin embargo, este crecimiento no fué de ninguna manera desarrollo, y por lo tanto el bienestar que se logró sería ilusorio, pasajero, sin bases, y además había sido propiciado desde fuera del país para ayudar al desarrollo de la economía norteamericana, en cuyo proceso evolutivo nos arrastraba ya obligándonos a girar en torno suyo, ejerciendo a la vez la correspondiente fuerza de atracción que no permitiría una desvinculación posterior.

En este mismo período, en el que la explosión del ferrocarril nos sirvió para afirmar el cuadro de una actividad económica interna acondicionada para servir a los intereses externos, y en el que la articulación del mercado interno estaba en manos de la arriería aún, y la marina se encontraba bajo el control de compañías extranjeras, hace su aparición un nuevo medio de transporte que cuando menos en el país, no tuvo antecedentes o intentos que se dieran a conocer. En 1898 se registró el primer automóvil en el país, introducido desde el Paso Texas por el señor Andrés Sierra González, quien obtuvo la licencia de conductor número I. Este automóvil tendría una aparición violenta en-

---

40).- Cifras del Dr. H. Fdo. Rosenzweig manejadas por Ortíz H., Op. Cit., p. 182.

el país, y significó un juguete interesante para la nueva bur--  
guesía ávida de novedades. Pronto se convirtió en un artículo -  
deportivo, estableciéndose en 1906 la primer agencia distribui-  
dora de autos en la ciudad de México y el primer club, además -  
de instalarse también la primer gasolinería, concesionaria de -  
Waters Pierce Oil Co. (41)

Este tipo de inversiones que hicieron los fabricantes de -  
automóviles en el país, presentó nuevas modalidades en lo con--  
cerniente a relaciones comerciales. Esta vez no se estaba uti-  
lizando su producto para extraer materia prima, ni se "explota-  
ba" fuerza de trabajo mexicana en su fabricación ni en alguna -  
de las fases subsecuentes para llegar a tener el producto colo-  
cado en el mercado mexicano. Estabamos adquiriendo "dependen---  
cia" en su forma más acabada.

Al instalar distribuidoras de autos, se creaban nuevas ne-  
cesidades que estábamos muy lejos de poder autosatisfacer, ya -  
que el aparato se desconocía totalmente y por lo mismo se ten--  
dría la necesidad de pagar por un mantenimiento constante que -  
incluía nuevas compras de refacciones que desde luego tampoco -  
se producían, en fin todo lo necesario para que el artefacto -  
funcionara. Además, con el tiempo la presencia del automóvil fa-  
cilitaría varios elementos para que la economía tuviera cambios.

---

41).- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección Ge-  
neral de Autotransportes. Apuntes para la historia del -  
autotransporte, México, 1983 p. 13.

Nuevas industrias irían surgiendo en la lucha por la fabricación parcial del automóvil, creando con ello fuentes de trabajo lo suficientemente importantes para paralizar la economía en caso de ser cerradas ante la falta de suministro del material necesario para ello. Sería de todo punto imposible volver ya al caballo como medio de transporte.

La venta de estos automóviles se multiplicó rápidamente, aumentando con ello el cuadro descrito anteriormente, además de no proporcionar aún ningún beneficio económico al país, pues no ayudaba en ninguna de las fases de la producción en México.

Con respecto a la aeronáutica, en este tiempo había dirigibles que de vez en cuando surcaban el espacio aéreo y que significaban algún adelanto en relación con aquéllos globos de Cantolla del siglo XIX. Así, en 1907 el general Díaz pudo asistir al despegue del dirigible propiedad del señor Ernesto Pugibet, siendo éste el motivo de gran regocijo. Y además de los globos libres, hubo alguno que otro intento de globo cautivo que no pudo despegar, y aparatos mecánicos de diversas formas; algunas alas de manta que no soportaron el peso de Augusto Fuentes en 1908, y algunos planeadores en varias zonas de la capital y en Pachuca. Los hermanos Aldasoro usaron también esos planeadores en los llanos de lo que sería la colonia Ro--

ma. (42) Sin embargo todas estas actividades sólo se practicaban como deporte, sin contener la intención de crear un nuevo medio de transporte.

Ante todos los intentos que se hacían hubo un hecho que revolucionó este proceso, y fué el regreso a México de Alberto Braniff, quien traía de París un biplano Voisin hecho en madera de fresno y tela, con motor E.N.D. de 60 c.f. enfriado por agua. (43) Acondicionó los llanos de Balbuena propiedad de su familia, y el 8 de enero de 1910 pudo volar un kilómetro y medio a 25 metros de altura y 40 km. por hora. Fué este el primer piloto y el primer avión en suelo mexicano, apenas siete años después de que los hermanos Wright hicieron su primer vuelo en Estados Unidos.

En esos mismos llanos de Balbuena, tan sólo 4 meses después del vuelo de Braniff, volaba ya otro piloto, Miguel Lebrija, en un monoplano Bleriot propiedad del señor Pugibet quien lo deseaba utilizar con fines publicitarios para su fábrica de cigarrillos "El Buen Tono". Este tipo de vuelos se hicieron continuamente hasta que por el estallido de la Revolución se prohibieron.

---

42).- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Apuntes para la historia de la Aviación, México, 1975, p. 2.

43).- Idem., p. 4.

Se fundó también en 1909 una sociedad impulsora de la aviación por iniciativa de Juan Guillermo Villasana y la buena disposición de otros 4 amigos, y aunque la empresa no prosperó, el señor Villasana se empeñó en utilizar el pequeño taller que ya tenía, y mediante la asociación con el piloto ruso Santiago Poveregsky que tenía sus mismos deseos industriales, pudieron fabricar el primer avión mexicano al que se tituló Latino América, de tipo Duperdussin, y aunque no pasara ésta a la historia como una empresa exitosa, sí marcó el inicio de estas actividades y puso su experiencia al servicio de otras personas, incluso extranjeros a quienes dió mantenimiento de aparatos de aviación por mucho tiempo y obtuvo éxito y prestigio para ocupar cargos en este ramo dentro del gobierno.

Fué un hecho importante, que en el país se pudiera de alguna manera producir un avión, pero una lástima el que no tuviera éxito, lo que pudo deberse a que era algo temprano la importación de este medio de transporte para las condiciones en que el país se encontraba. Entre los pocos usos a que se le destinó estuvo el publicitario, que es un elemento del sistema capitalista que conduce al consumismo y no se relaciona con alguna de las fases del proceso de producción, por lo que podemos decir que no ayudaba al desarrollo económico del país.

Ante todas las muestras de avance en los sistemas de transporte en México, y por lo tanto en la economía en general, en

la última década del porfiriato se observó un fuerte retroceso en el crecimiento económico del país, esto debido a que las exportaciones sufrieron una baja. Entre 1890 y 1900 los ingresos derivados de las exportaciones de la balanza comercial se elevaron en 144%; y de 1900 a 1910 ascendieron en menos del 75%.<sup>(44)</sup> Esto se debió a la contracción en la demanda de materias primas que hubo por entrar el hombre a un siglo conflictivo mundialmente. A partir de 1904 Inglaterra y Francia se van a olvidar de viejas rivalidades para aliarse a la "Entente"; Alemania, Austria, Hungría e Italia formaban la "Triple Alianza" ó "Potencias Centrales", disponiéndose así el mundo para el conflicto armado de 1914. Habían crecido económicamente y mantenían una competencia cerrada por la supremacía. Alemania estaba a disgusto pues no había obtenido buenos territorios para ejercer el imperialismo, y con las demás potencias entraría en este período en franca hostilidad que les conduciría a la Primer Guerra Mundial.<sup>(45)</sup>

Además, en 1905 se abandonó la plata como base del sistema monetario y se adoptó el patrón oro. Con esto el país quedaba más vulnerable a los efectos de las oscilaciones de las economías industrializadas, terminándose de tajo con el proteccionismo "de facto" en que se traducía la constante depreciación -

44).- Hansen Roger, Op. Cit., p. 31.

45).- Cambridge University Press, Op. Cit., T. XII, p. 108.

de la plata en los centros financieros.

Con la reducción en exportación entre otras cosas, hubo dificultades para ofrecer empleo a una población que crecía cada vez más. La fuerza de trabajo como porcentaje de la población total se redujo de 35.4 por ciento en 1900 a 34.8 en 1910.

(46) Por el contrario el sector agrícola se elevó, pero había problemas por encontrarse "monopolizado", y esto provocó las huelgas que se hicieron en el período y de las que Francisco Bulnes escribía que eran el "resultado de un estado de hambre en nuestra clase baja" (47)

Se pueden apreciar ya en este momento los desequilibrios estructurales que había en la economía mexicana y cuyos efectos anunciaban el colapso del modelo de desarrollo capitalista agro-minero-exportador y a los que los transportes no eran nada ajenos. El desarrollo de las actividades productivas aumentaba el torrente mercantil en circulación y planteaba la necesidad de mayores y mejores modos de traslado, sólo que toda la estructura económica se había edificado obedeciendo las necesidades imperialistas mundiales del período, perdiendo de vista que los modos de traslado en su proceso de desarrollo están en función de su distribución correcta integral, sujetos a los requerimientos internos y del bienestar colectivo. Sin embargo, la implan-

46).- Hansen Roger, Op. Cit., p. 31.

47).- Bulnes, Francisco, Op. Cit., p. 116.

tación de esta actividad productiva dirigida al exterior fué -  
forzada por el mismo proceso económico mundial que exigía la -  
participación del país en la forma para la cual estuviese prepa-  
rado en este momento.

Internamente, los cambios propiciados por la llegada del-  
ferrocarril, no fueron considerables, el sistema de transportes  
no se alteró, persistiendo muchas de las características del pe-  
ríodo anterior<sup>(48)</sup>, y los cambios que se notaron en el sistema -  
de transporte fueron en los caminos largos, que conducían hacia  
las fronteras<sup>(49)</sup>, hacia donde los ferrocarriles conducirían -  
gran parte de la riqueza nacional.

---

48).- Rees, Peter, Transportes y comercio entre México y Vera-  
cruz, 1519-1910, (Sep Setentas, 304) México, 1976, p. 180.

49).- Coatsworth, John H., El impacto económico de los ferroca-  
rriles en el Porfiriato, Crecimiento y desarrollo (Sep Se-  
tentas, 304) México, 1976, p. 180.

## CAPITULO V

## LA INDUSTRIALIZACION, EL CAMINO ESCOSIDO HACIA LA AUTONOMIA

En el período revolucionario se tuvo marcada influencia del imperialismo norteamericano, ya que al verse desplazado por la política de Díaz que se empeñó en favorecer al grupo europeo, - encontraba el momento propio para recuperar su hegemonía apoyando a Madero por medio de empréstitos que algunas compañías le -  
 dieron a cambio de futuras concesiones <sup>(1)</sup>. Sin embargo, ante la imposibilidad de que Madero cumpliera con ellos porque no había - paz en el país y él estaba muy presionado, el gobierno de Estados Unidos le da la espalda e incluso piensa en su caída. La presión de Estados Unidos en la política interna fué siempre muy -- fuerte, sin embargo, en general los jefes revolucionarios trataron de limitar esta intervención, y ello se puede constatar -- en las respuestas que dieron, entre ellos Villa, a las órdenes -  
 que constantemente quería imponer el Presidente Wilson <sup>(2)</sup>. Esta política no lograrán hacerla variar realmente los Estados --- Unidos ni con la ayuda económica que el Secretario de Estado --- Robert Lansing decidió para Villa, <sup>(3)</sup> quien pensaba que México- debía ser

(1).- S. Alperovich y E.T. Rudenko, La Revolución Mexicana de 1910- 1917 y la política de E. U., Citado en Durand Ponte, Op. Cit. P. 136.

(2).- Ulloa, Berta, La Revolución Escindida, Historia de la Revolución Mexicana, 1914- 1917, El Colegio de México, --- 1981, P. 147.

(3).- Ulloa, Berta, La Encrucijada de 1915. Historia de la Revolución Mexicana, 1914, T-5, El Colegio de México, 1981, P. 223.

(4).

para los mexicanos

Más tarde, con el ascenso al poder de Victoriano Huerta, -- la lucha del imperialismo yanqui con el inglés se reanima, sólo que al no reconocer los primeros a Huerta, pierden terreno -- y es a los ingleses a quienes se les dan jugosas concesiones -- petroleras; por lo que lógicamente en Norteamérica se apoyará -- la posición de rebeldía de Venustiano Carranza hacia Huerta -- hasta que éste cae. Las potencias, nuevamente en este período -- se disputaban el poder económico que sobre esta desarticulada -- nación pudieran lograr. Ya con Carranza en el poder la situa -- ción cambia, es él quien da las bases de la política exterior -- mexicana y rechaza todo imperialismo declarando la absoluta -- independencia de México. Declina la oportunidad de pertenecer -- a la Liga de las Naciones porque en ella se reconocía la doc -- trina Monroe, y ésta era un ataque a la soberanía del resto de América (5). Y además, ni siquiera se tomaría la molestia de -- dar respuesta directa a las indicaciones que el Gobierno de Es -- tados Unidos le hacía (6).

La doctrina Carranza quiso basarse en países libres y so -- beranos que profesaran respeto mutuo. Sin embargo, no permitió -- internamente reformas sociales que se encaminaran también a es

(4).- Idem, p. 204.

(5).- Los Presidentes de México ante la Nación, Op. Cit., T. III, p. 148.

(6).- Ulloa, Berta, La Revolución, Op. Cit., p. 148.

te objetivo por lo que paradójicamente la independencia fomentó la formación de una burguesía extranjera o al menos asociada.

El grupo de la burguesía nacional al que pertenecía Carranza tenía como ideal el control del gobierno para establecer la legalidad burguesa, y por su medio limitar los privilegios del imperialismo dominante, pero la presión extranjera le hizo fracasar. Internamente debió también aceptar algunas reformas propuestas por los campesinos, aunque éstos, según el plan de Guadalupe, no entraran en sus proyectos.

A partir de Carranza México tuvo una Constitución que -- provocó el fortalecimiento del Estado tomando en sus manos la conducción económica y social de la Nación, se tenía el elemento legal que le autorizaba a tomar las decisiones más importantes. La burguesía comprobó con la práctica que estaría protegida por el mismo gobierno para su enriquecimiento aunque la -- Constitución previere de alguna manera lo contrario, pues protegía al trabajador, pero esto era la teoría, un documento al que los trabajadores podían apelar llegado el momento. Dado lo anterior el Estado tuvo así la gran disyuntiva; se hacía cumplir la Constitución fueran cuales fueran las consecuencias y se protegía al trabajador, o se permitía el "desarrollo" de la industria que dada su dependencia del exterior para adquirir bienes de capital, tecnología y algunas materias primas, sólo-

podía recurrir a deprimir el salario bajo la protección oficial para aumentar sus ganancias (7) y tener incentivos para industrializar el país. Se eligió la segunda opción en aras del "desarrollo nacional", aún cuando esto significaba tender nexos de dependencia con el exterior. Se creyó que la burguesía era el único medio de ayudar al país después de pasar por la lucha armada que le hacía padecer inestabilidad en todos los órdenes, lo que repercutía en un atraso evidente en lo que respecta a transportes también. La población se redujo de 15.2 millones de 1910 a 14.5 millones de 1921, (8) y por algunos años el proceso económico del país no sólo se detuvo sino que incluso parecía haberse invertido. En todos los sectores hubo fuertes bajas como en el minero, cuya actividad disminuyó en un 40% y sólo las manufacturas mostraban cierto vigor, lo que provocó que para 1932 el producto nacional bruto real de México hubiera caído más abajo de la cifra de 1910. (9)

Este período fué sin duda desestabilizador y los transportes padecerían las consecuencias en relación con el grado de importancia que hasta entonces habían adquirido. Por ello los ferrocarriles serían los más afectados, ya que no fueron sólo testigos del proceso armado sino que participaron "activamente" en

---

(7) Durand Ponte, Op. Cit., P. 148.

(8) Hansen, Roger, Op. Cit., P. 42.

(9) Idem., P. 43.

el mismo. En ellos se sintió la furia del ejército gubernamental al combatir, ya que era su medio de transporte, su casa, - refugio, arsenal, hospital, etc., en fin parte de la misma lucha, combatían a su lado y eran parte de ellos mismos. Por lo tanto, cuando el ejército revolucionario quería vencer a sus - enemigos, debía empezar por destruir las vías del ferrocarril - para obstaculizarles el paso, y después inutilizar los carros - para no dejarles la posibilidad de permanecer mucho tiempo en un solo lugar. Había que poner fuera de servicio la mayor cantidad de carros posible. Ante tal situación el gobierno lo poco que pudo hacer fué reparar las vías que consideraba indis-- pensables, pero la destrucción fué enorme, ya que al finalizar la lucha se tenía el 80% de los durmientes destruídos, el 40% de rieles también fuera de servicio; 679 locomotoras sin funcionar, 14 619 carros de carga y 515 coches de pasajeros de los que en su mayoría no se tenía noticia, estaban totalmente destruídos, o algunos particulares sin recursos hacían uso de - - ellos como su residencia (10)

Además del destrozo de la lucha, los ferrocarriles cambiaron de dueños y de política interna constantemente, y como -- una variante se creó la Dirección General de Ferrocarriles - - Constitucionalista, que funcionó gracias a Carranza y mientras él estuvo en el poder. Además hizo variar la política nuevamen

(10) Enciclopedia de México, Op. Cit., T XII, P. 413.

te hacia Inglaterra, y devolvió uno de los ferrocarriles a manos inglesas. Sin embargo, antes y después de él, el predominio fué norteamericano y cada vez mayor. Lo ayudó también a -- realizar su política el hecho de que en este período se estuviese dando el primer conflicto armado a nivel mundial, cuyo -- escenario era el territorio europeo y restaba capacidad imperialista a las potencias que se encontraban en el conflicto.

La parte positiva de la revolución para los ferrocarriles fué que su proceso de mexicanización no se detuvo, sino por el contrario se aceleró, y para 1914 en que el gobierno tomó control directo sobre los ferrocarriles, tuvieron que abandonar el país los últimos 41 funcionarios norteamericanos que ahí laboraban y con ellos muchas costumbres y métodos que habían implantado. Viajando en ferrocarril hasta ese momento un pasajero se había sentido en los Estados Unidos pues era su idioma -- el que predominaba y los anuncios y todo lo necesario se manejaba de igual forma. Sin embargo ahora por fin los ferrocarriles eran nuestros, aunque casi se destruye todo con la lucha armada, y quizá esta misma destrucción ayudó a que no nos los pelearan más. El trabajo hacia el futuro debía ser árduo y constante para rehacer lo que el país tenía ya desde antes del conflicto.

La política gubernamental debió dirigir a la Nación hacia la estabilidad política y crecimiento económico, para lo cual-

se requería de conciencia para luchar por la formación de un nacionalismo económico, por lo que se dieron distintas políticas-encaminadas todas a liberarse del imperialismo extranjero, y como muestra de ello estuvo el artículo 27 constitucional (11) que trata de las aguas, el subsuelo y el suelo como propiedad de la Nación, y en su fracción primera nos dice que sólo los mexicanos por nacimiento pueden adquirir dominio sobre las aguas, tierras o concesiones de explotación de minas u otro recurso. Para extranjeros sólo cuando convengan en considerarse como nacionales. Desde luego las compañías extranjeras no estuvieron de acuerdo con la Constitución y trataron de presionar por medio de sus gobiernos para que la Carta Magna no se aplicara en ellas. Sin embargo lo que ayudó al hecho de poder proclamar la Constitución, fué el que Estados Unidos estuviera participando activamente en la Primera Guerra Mundial, (12) Y pese a todo protegió a sus empresas en lo relacionado a tarifas aduanales, busca de mercados y materias primas, suspensión de reglamentaciones embarazosas, reducción de impuestos y subsidio, todo esto es especialmente en marina mercante y aviación. Hacia el exterior, Estados Unidos presionaba no dando el reconocimiento al gobierno mexicano si este no transigía en garantizar los intereses de

---

(11) Matute, Alvaro, La Carrera del Caudillo. Historia de la Revolución Mexicana 1917-1924, T-8, El Colegio de México, México, 1983, P. 173.

(12) Idem, p. 173.

sus compañías, llegando incluso como en 1921 a desplazar buques de guerra a Tampico para recordar al gobierno mexicano que debía protección a los extranjeros. (13) Esta clase de presiones conduciría a convenios ruinosos para el país, como el celebrado en 1922 por el General Alvaro Obregón y que negoció de la Huerta con el Señor Lamont. Dicho convenio versaba sobre la incorporación de la deuda ferroviaria, garantizándola de esta manera al gobierno. Estos arreglos se efectuaron a cambio del reconocimiento del General Obregón como Presidente de México por parte de Estados Unidos. Afortunadamente en 1925 el Secretario de Hacienda Alberto Pani consiguió entre otras prerrogativas la desincorporación de la deuda ferroviaria no garantizada por el gobierno antes de junio de 1922, anulando así los convenios de De la Huerta- Lamont. No obstante lo anterior, el gobierno del General Obregón había tenido que hacer grandes concesiones, aunque afirmará en 1923: "La resolución que han tomado los gobiernos de reanudar al fin sus relaciones diplomáticas después de haber estado suspendidas durante más de tres años, no es pues el fruto de compromisos contraídos o de convenios pactados con tal propósito o de nada que pudiera contravenir nuestras leyes o las Normas del Derecho Internacional o lesionar el decoro o la soberanía nacional" (14) . Sin embargo, examinando también los-

---

(13) Durand Ponte, Op. Cit., P. 155.

(14) Los Presidentes, Op. Cit., P. 555.

Convenios de Bucareli se encuentra que el gobierno mexicano aseguraba la no retroactividad del párrafo IV del artículo 27 de la Constitución en lo referente a compañías petroleras, así como tampoco se aplicaría a quien hubiese manifestado intención de hacer inversiones antes de la promulgación de la Carta Magna.

Estados Unidos por su parte aceptó reanudar relaciones -- con México reservándose todos los derechos de sus ciudadanos sobre el subsuelo de las tierras poseídas en territorio mexicano. El gobierno "soberano" de México tuvo que aceptar tales condiciones. Esta política de Estados Unidos se vió fortalecida por los resultados de la Primera Guerra Mundial, que dieron a ese país el camino seguro para ser la primera potencia mundial, y todo país vecino de una gran potencia sufre las consecuencias --  
 (15)  
 de serlo . Internamente, se siguió una política que contrastaba con las resoluciones tomadas en momentos difíciles con el extranjero, ya que con la experiencia de Juárez y Díaz habían aprendido que sólo una mano recia, con todos los poderes y el ejercicio del control del país podría traer progresos a la economía mexicana, por lo que los regimenes que sucedieron a Carranza procuraron no olvidarlo y utilizaron como apoyo la fuerza militar, haciendo de este período el tiempo del caudillismo -- pues quien dominaba al ejército dominaría al país. Por lo mismo

---

(15).- Matute, Alvaro, La Carrera, Op. Cit., P. 174.

se desató una lucha entre caudillos regionales, pues todos aspiraban a la supremacía en el poder. Este ambiente de competencia empezó a desaparecer ante la fabulosa idea de Calles de crear un partido en México, esta idea se concibió como una alianza o amalgama entre los caciques-militares a fin de conservar su fuerza unida y no agredirse entre sí. (16) Su nacimiento fué bajo la sombra del General Plutarco Elías Calles, quien dominaría plenamente la política mexicana, haciendo que aún los siguientes presidentes le obedecieran. Los hilos sueltos en la política mexicana quedaban así perfectamente enlazados en la obra del nacimiento del México moderno.

En este ambiente, la esperanza del crecimiento económico del país se situó en la empresa privada, por lo que, y tomando en cuenta el estado post-revolucionario del país, se consideró conveniente poner en sus manos nuevamente los ferrocarriles a fin de que se pudiera cumplir con los compromisos de crédito de casi 11.3 millones de dólares anuales. Se crearon también 3 organismos para vigilar eficiencia, tarifas, y valuar los daños causados por la revolución y que el gobierno pagaría gradualmente con carga a una parte del rendimiento del impuesto de 10% sobre entradas brutas a los ferrocarriles. La administración del gobierno había sido del 14 de agosto de 1914 al 10 de enero de 1926, ha

---

(16).- Lajous, Alejandra, Los Orígenes del Partido Unico en México, U.N.A.M., México, 1979, P. 24.

biendo recibido este transporte con 12 837.7 kms. y entregándolo después de ciertos esfuerzos con 778 Kms. más y algunos tramos mejorados (17).

Además de la destrucción revolucionaria los ferrocarriles participaron posteriormente de nuevas pérdidas durante la rebelión de los Cristeros en Guanajuato, Michoacán, Jalisco, Guerrero, Colima y Veracruz, y también en el Norte hubo problemas debido al levantamiento escobarista. Por si fuera poco aún, la crisis de los años treinta se dejó sentir también, plasmando sus efectos y los de los conflictos pasados por medio del comportamiento de los ingresos brutos: en el año de 1929 -112.9 en 1930- 107.5 millones; en 1931- 88.4 millones; y en 1932 - 73.5 millones (18).

Cuando la situación mundial mejoró los ferrocarriles en México también, no antes, a pesar de los grandes esfuerzos efectuados desde 1922 por el General Calles y su comité organizador. Aquí se podía constatar la gran influencia que la economía de los países poderosos tenía ya sobre los que no lo eran, y de ellos dependía decididamente el proceso económico de los menos afortunados.

Respecto al comportamiento del sector marina en el perío-

(17).- Ortiz Hernán, Op. Cit., P. 206.

(18).- Idem., P. 210.

do revolucionario, se puede decir que sufrió en mucho menor medida los trastornos que el ferrocarril padeció. La navegación pudo tener un servicio interno hasta 1926 en que el desorden-- económico del país se empezaba a superar. No hubo impulsos al sector, claro está, pero pudo mantenerse y afrontar los problemas propios de la crisis. En 1910, se contaba con 10 puertos - habilitados en el Golfo de México y 16 en el Pacífico, en - - ellos se habían invertido 150 millones de pesos de 1882 a 1910, y en ellos también se darían algunos encuentros bélicos como - en 1914 en Tampico, cuando los cañoneros "Bravo", "Zaragoza" y "Veracruz" se cubrieron de gloria al repeler al enemigo nortea- mericano que quería invadir. Sin embargo, sufrió pérdidas con- siderables en el equipo y en el puerto.

En 1918, con el inicio de un período constitucional, Venustiano Carranza establece en el artículo 32, que será requisito ser mexicano por nacimiento para desempeñar cargos den -- (19) tro de los buques mercantes nacionales, y esto permanece igual hasta el momento. Los proyectos de mexicanización de la - economía del país debían abarcar el sector marítimo también -- y lo único desagradable fué que no contaba con el presupuesto- necesario para un impulso propio en el país. En 1921 el Gral.- Alvaro Obregón informaba sobre la Marina: "En este ramo, no ha

---

(19).- Salgado, Jose E., Op. Cit., P. 15.

podido hacerse más que conservar y mejorar lentamente las obras de servicio ya establecidas, ya que los trabajos y obras relativas a la navegación exigen por su propia naturaleza fuertes erogaciones que no es posible hacer ahora. (20) "No obstante se pudo notar gran esfuerzo por parte del gobierno; y desde 1917 se habían iniciado algunas obras, tomándose la decisión de separar a la Marina Mercante de la Sría. de Comunicaciones y Transportes. También se quiso preparar a la gente de mar; los capitanes Fernando Siliceo y Tristán Canales, apoyados por la Cámara de Comercio de Veracruz establecieron la Escuela de Comercio y Nautica, inaugurada en enero de 1919 y que lleva el nombre de uno de sus fundadores, Fernando Siliceo.

Es importante subrayar que toda la zona de Latinoamérica tuvo un desarrollo similar desde su nacimiento, y en lo que se refiere a Marina Mercante, estuvo sujeta a dependencia desde un principio, (21) pese a las disposiciones proteccionistas que procuraban tener y que sólo en el caso de cabotaje les ayudó en alguna medida, pues aún en las obras que se realizaban, y no sólo en el funcionamiento, la mano extranjera debía participar gracias a la carencia de recursos, de conocimientos, etc., como en el caso del dragado del puerto de Tampico que de 1917 estuvo a cargo de la United Dreig Co. principalmente, y en segundo térmi

---

(20) López Rosado, Op. Cit. p. 159.

(21) Bravo, Oscar, Transporte Marítimo, Op. Cit., p. 46-66.

no de la draga nacional "Tampico" que también hizo trabajos en Veracruz, igual que la "México" en Salina Cruz. En esta época - continuaron los dragados con el mismo sistema en algunas zonas - como Guaymas, Manzanillo y Salina Cruz. Posteriormente Mazatlán, Ensenada, Yavaros y Frontera. Además hubo preocupación constante por los señalamientos, reparando constantemente los establecidos y utilizando en 1925 el acetileno como sustituto del petróleo.

Respecto a muelles, se repararon también los de Tampico e Isla de Sacrificios y se abrió un canal de navegación como el - del Río Grijalba, y en el Puerto de Yávaros, Sonora, se hicieron también ampliaciones y obras para mejorarlo en general. Es importante hacer notar que se puso especial empeño en los puertos por lo que se exportaba petróleo, ya que este no sólo representaba la actividad comercial de exportación más importante sino - es que la única que realmente podía atraer divisas. Hacia 1921 - la Marina Mercante estaba compuesta por 38 buques mayores de -- 100 tons. dedicados al servicio de altura y cabotaje, este último a cargo de buques mexicanos. Y para la navegación en el Golfo de México se debía continuar trabajando con algunas compañías extranjeras como: New York and Cuba Mail Steamship Co. con servicio de N. Y. a Tampico, Ver. y Salina Cruz.

Wolven Line. Servicio entre Veracruz, N, Orleans y Texas -  
Compagnie Generale Transatlantique de Veracruz a Cherbourg - -

Trasatlántica de Barcelona, de Veracruz a Bilbao con escalas.

Línea de Navegación del Sureste, de Progreso a N. Orleans y a Tampico, Veracruz y Progreso nuevamente.

Y del Pacífico funcionaban:

Pacific Mail Steamship Co., de San Francisco a varios - - puertos del Pacífico hasta Centroamérica.

Gulf Steamship Co., entre puertos de México y Centroamérica.

W. S. Saamell and Co., de San Francisco, Los Angeles a --- puertos mexicanos.

Fair Haven Steamship Co., entre puertos de Baja California y la costa occ. de México.

Pacific Steamship Navigation Co., Puerto México y Centroamérica.

Toyo Kisen Kaishe., De puertos japoneses y mexicanos con escala en Estados Unidos.

Cía. Naviera del Pacífico, S. A., cabotaje entre puertos del norte.

Cía. de Navegación del Pacífico., servicio entre puertos del Sur.

Como se puede apreciar nuestro transporte marítimo estaba en manos extranjeras y por lo tanto se realizaba en las rutas convenientes a los intereses de otros países y en la forma también que ellos decidieran.

En lo que concierne a construcción de barcos, cuando se dá la revolución sólo se contaba con un astillero en Campeche para barcos de pequeño calado; un dique seco en Salina Cruz, Oaxaca y talleres de reparación en Tampico, <sup>I</sup>sla de la Gallega, en Veracruz y Xalak, Quintana Roo; y también las escuelas náuticas de Veracruz y Mazatlán trabajaban arduamente, teniendo para 1921 ya 102 601 individuos egresados entre todas las categorías necesarias dentro de la Marina, como eran pilotos (122), maquinistas (197); fogoneros (26 144); contramaestres y marineros, estiladores, etc. pero esa cantidad se consideraba aún insuficiente para el movimiento que había.

En lo que respecta a aviación, en el período revolucionario y a pesar de que se habían prohibido cuando estalló el movimiento armado, los vuelos también continuaron dando forma a la historia de la aviación en México, ya Madero tendría el gusto de ser el primer jefe de Estado que volara en un aeroplano de los que enviara la casa Moissant con sus escuadrillas acrobáticas a dar una exhibición en las llanos de Balbuena. Como resultado de ello, el presidente se interesó en la compra de 5 unidades, ya que penso en las posibilidades de este medio de transporte y becó a unas personas, entre ellas Horacio Ruíz, para estudiar pilotaje y traer los aviones adquiridos.

Había gente muy interesada en esta actividad, como Martín-Mendía, quien estudió en París y regresó al país como represen--

tante de una casa constructora de aviones Duperdussin y que hacía también sus exhibiciones en el campo de Balbuena. Esto conducía generalmente a efectuar más compras de estos aparatos al extranjero, y a que su uso se fuera generalizando, y en cuanto más se repitiera el cuadro, mayor dependencia se acarrearía al país económicamente. Pero hubo otros más, como Juan Guillermo Villasana que contribuyó en forma más efectiva, ya que fué el constructor del primer avión mexicano y logró funcionar tan bien que Madero hizo un pedido de estos aparatos, pero la Decena Trágica impidió que este trabajo se concluyera, quedando sólo una unidad terminada (22). Esto era de lamentarse ya que el apoyo gubernamental a esta naciente industria le hubiera impulsado para obtener un desarrollo económico armónico y propio para el país, ya que en este aspecto cuando menos, no se tendrían que realizar compras al extranjero, y además se hubiera podido colocar nuestro producto en el mercado mundial, atrayendo divisas de esta manera. Esto hubiese significado cierta independencia económica para México. Sin embargo esta vez los mismos conflictos internos bloquearían este proceso, condenando a muerte una industria que luchaba por nacer y con ello al país a una eterna dependencia del extranjero.

Victoriano Huerta por su parte también intentó utilizar-

---

(22) Enciclopedia de México, Op. Cit., T-I, P. 973.

el avión como una verdadera arma, haciendo simulacros de bombardeo aéreo en el campo de Balbuena y enviando a treinta cadetes de la escuela militar para estudiar pilotaje a Francia. Y en -- 1915 Don Venustiano Carranza contribuyó al proceso de formación de la aviación, expidiendo en Veracruz un decreto que ordenaba crear la Fuerza Aerea Militar Constitucionalista, bajo el mando del mayor Alberto Salinas y con la participación de Guillermo -- Villasana como jefe y fundador de la sección técnica del departamento de aviación del ejército. Un resultado de su dedicación y esfuerzo fué la hélice Anáhuac, que se hizo famosa en todo el mundo, pues gracias a ella se pudo establecer el primer record de altura en América. Leonardo Bonney se elevó en un biplano -- Humton con motor de 14 cilindros de 100 c.f., 19 750 pies (6 580 (23) metros) sobre el nivel del mar . Esto era una muestra de lo que los mexicanos podíamos hacer. Se pudo también obsequiar a -- la República del Salvador con un avión Aztatl, serie A con hélice Anáhuac, construido en México y para cuya entrega se envió a Villasana a dicho país, continuando su viaje a E. U. para -- efectuar diversos estudios sobre aviación y regresar a ocupar -- el puesto de jefe de vuelo en la escuela militar de aviación y en los talleres nacionales de construcciones aeronáuticas con -- el grado de capitán primero. Esta escuela y los talleres se --

---

(23) S. C. y T., Apuntes para la Historia de la Aviación, Op. -- Cit., P. 35.

crearon en 1915. La escuela principió con dos aviones, uno para carreras en tierra y un biplano que Villasana y Santarini construyeran en sus propios talleres (24). El entusiasmo era mucho por incrementar la actividad en los talleres nacionales, pero la fabricación de las unidades era realmente lenta para la demanda que los mismos gobernantes hacían, por lo que se consideraba más fácil hacer las compras al extranjero, que podía surtir rápidamente los pedidos. Por lo mismo, cuando en 1943, nace la Armada de México, el primer escuadrón aeronaval constaría de 6 aviones Kingsfisher de importación.

Los jefes de Estado recurrieron al avión desde que éste se inició tomándolo como una arma en la lucha, situación que se dió con Madero y Carranza, pero también el General Villa se sintió atraído por el artefacto y ocupó 6 biplanos para crear su propio cuerpo aéreo, de ellos llegaron 4 y se perdieron 2 en Texas (25). El general Obregón compró también 2 aviones a Estados Unidos para utilizarlos como bombarderos en Guaymas, Sonora, y en el levantamiento al mando del mayor Roberto Fierro. Esta participación no parecía tener fin; en el período de inestabilidad política, los caudillos luchaban por el poder y trataron de contar con estos adelantos tecnológicos para obtener resultados positivos en su lucha. Y tiempo después, cuando el país disfrutaba-

---

(24).- Enciclopèdia de México, Op. Cit., T-I, P. 978.

(25).- Idem, P. 979.

de paz interna, ya la lucha por fabricar aviones mexicanos había sucumbido, pues siempre se habían preferido extranjeros. -- Por ello, en 1942, en el conflicto mundial, se adquirieron nuevas unidades en Estados Unidos y se mandó una misión al norte de Africa, y después a Filipinas el escuadrón 201 en abril de 1945 donde 9 mexicanos perdieron la vida.

A partir de 1964 México contó con dos escuadrones de -- aviones caza de guerra a propulsión y otros más de transporte, --ya que cuando terminó la guerra, el uso del avión se intensificó en todo el mundo, y esto consecuentemente nos trajo mayor movimiento en el país, aunque siempre a base de unidades ex -- tranjeras, especialmente los norteamericanos tuvieron el mayor desarrollo en este aspecto.

El avión se utilizó también para otros fines más nobles -- que los bélicos, y en junio de 1917 se dió en México el primer servicio de correo en el mundo, con un avión de construcción -- mexicana y motor hispano-suiza de 150 c.f. que despegó de Pa -- chuca con destino a México, haciendo un tiempo de 50 minutos y (26) 42 segundos . Nuestros inicios en esta actividad fueron -- realmente tempranos. Sin embargo el ingenio que se había tenido para darle este uso al avión, no había podido fabricar los -- aviones totalmente en el país y nuestra flamante actividad de-

---

(26) Idem, P. 978.

servicio aéreo en el correo nos encadenaba también al funcionamiento condicionado a los suministros extranjeros de maquinaria. Otra de las actividades que se destacaron en este tiempo fueron los vuelos realizados como hazañas, y en ellos se trataba de establecer records. Un ejemplo de ellos fué el de Alfredo Lezama Alvarez de agosto de 1937 y David Borja, que volaron de los campos de Balbuena a Nuevo Laredo en un biplano construido en los talleres navales. Emilio Carranza se distinguió también en vuelos de larga duración, tratando de ganar un premio de 5 mil dólares que ofrecía el gobierno del estado de Texas, quiso llegar a Dallas en un avión Quetzalcoatl, pero por la prohibición del presidente Calles de cruzar la frontera, sólo llegó a Ciudad Juárez. Después hizo más viajes, el de San Diego a México fué uno de ellos, en un avión gemelo al Espíritu de San Luis en el que Lindberg visitó México, y se quiso corresponder a este viaje por lo que se adquirió el avión y se le eligió para tal hazaña, saliendo de aquí a Carolina del Norte, ahí aterrizó por mal tiempo y luego continuó hacia New York, donde los diarios le llamaron "El Aguila Solitaria Mexicana". En su viaje de regreso murió.

Otros vuelos se sucedieron no menos importantes que los anteriores, como el de Roberto Fierro, de Mexicali a México y posteriormente todo Centroamerica; Gustavo C. León contribuyó también con sus vuelos por la República a mostrar rutas que

serían aprovechadas posteriormente por el comercio; y Pablo Sidar recorrió América Latina en 26 000 millas. A romper records se dedicaron también Roberto Fierro y Arnulfo Cortés de New York a México; y Francisco Sarabia concluyó en 1939 con los records que rompió, con la época de hazañas de pilotos individuales mexicanos. Además a él se debió la fundación de la Escuela para Pilotos y Mecánicos en Yucatán.

La inusitada actividad aérea forzó al gobierno a organizarse más en este aspecto, pues se recibieron peticiones sin precedente como la del señor Elías Monges López, quien en 1919 solicitó una concesión para transportar por avión los principales diarios de la ciudad de México a Pachuca, Hidalgo, Toluca, México y Puebla. No se resolvió nada pues era un asunto no contemplado con anterioridad, pero sentó el precedente de la necesidad de reglamentar este posible servicio. Por ello, en 1920, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas decidió organizarse llamando a Juan Guillermo Villasana con el objeto de encargarse de la creación de la primer oficina de navegación aérea, antecesora de la actual Dirección General de Aeronáutica Civil y que dependió de la Dirección de Ferrocarriles hasta 1927. Esto se determinó por las primeras solicitudes de permisos para establecer servicios de transporte aéreo civil.

Ya en julio del año de 1928 por decreto presidencial, la oficina de navegación aérea que se encontraba incrustada en la

Dirección de Ferrocarriles, se convirtió en el Departamento de Aeronáutica Civil de la S.C.O.P., en 1946 en Dirección de Aeronáutica Civil, y cuando se creó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en 1927 surgió la actual Dirección General de Aeronáutica Civil, reconociendo la ingeniero Villasana como (27) "fundador de la aviación civil mexicana" .

Una vez organizados, en 1921 se otorga ya la primera concesión a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S. A. - que tenía el propósito de establecer un servicio regular de pasajeros, correo y carga por avión, en las rutas México-Tampico-Matamoros y México- San Luis Potosí- Saltillo -Monterrey- Laredo. Sin embargo, aún no había suficiente confianza en este medio de transporte y no tuvo el éxito esperado. Esta compañía transportaba un pasajero, 30 Kgrs. de carga en general, y 20 de correspondencia. La segunda concesión fué para el señor Mario Bulnes en 1921 para la misma ruta México- Tampico, pero su empresa fracasó..Y en 1924 se otorga la suya al señor William-L. Mallory para la misma ruta, con la empresa Compañía Mexicana de Aviación, S. A. cuyo desarrollo merece líneas aparte.

Hubo una cuarta concesión para el señor A. Zambrano - - (1926) para la ruta México- Pachuca, Tuxpan- Tampico, pero parece no haber funcionado ni una vez. En fin hacia 1928 ya se -

---

(27) S.C. y T., Apuntes, Op. Cit., p. 11

habían otorgado 12 concesiones, y de ellas el éxito se reservaría a las compañías norteamericanas. Una vez más, la superioridad en todos los aspectos nos arrollaría, ya que se establecía una competencia entre quienes tenían todo lo necesario para la fabricación de los aparatos con los que se funcionaría, y aquellos que debían comprarlos para intentar una aventura que desconocían. Además, aún las compañías establecidas en México por extranjeros, tendrían problemas cuando otras empresas norteamericanas cien por ciento, impulsadas por su gobierno, trataran de penetrar al país, como sucedió cuando en 1929 aterrizó en el campo de Balbuena el primer trimotor marca Ford, de nombre México, procedente de Brownsville, Texas. Este era el primer vuelo de la Pan American Airways Co. conducido por Charles A. Lindbergh en un monoplano comercial construido todo en metal. Esto ocurría debido a que la mencionada compañía había adquirido las acciones de la Cía. Mexicana de Aviación para lograr un subsidio que su país ofrecía mediante contratos de transporte postal a las líneas que llegaran a países latinoamericanos. De esta manera los Estados Unidos ponía a sus compañías en franca competencia para lograr su expansión, pero al darse ésta, perjudicarían a las empresas de los países que tocaran con su superioridad. Pero a pesar de todo las rutas siguieron complicándose y las concesiones aumentando, en 1933 se contaban 25 de ellas y al siguiente año obtiene la suya Aeronaves de México -

S. A. con la ruta México Acapulco. Esta empresa llegaría a ser descentralizada del Estado y su desarrollo merece también líneas aparte.

La aviación en México era un hecho ya, y las primeras compañías con éxito las norteamericanas, sin que esto representara poca disposición de los mexicanos para intentarlo, y ello se demuestra con las solicitudes de concesiones que hemos mencionado y que si bien no fueron todo un éxito fué porque no contaron -- con todos los recursos económicos y técnicos para competir con empresas que habían alcanzado solidéz en su país y crecían rápidamente a través del mundo.

En este mismo período que nos ocupa, a partir de la segunda década del siglo, en Estados Unidos se desarrollaba también la industria automotriz, iniciando actividades en 1911 General Motors y en 1915 Ford y Kenworth. En 1914 nacen los semirremolques y en 1918 se introduce el sistema de frenos de aire. Y mientras estos sucesos ocurrían, en México nos ocupábamos de -- nuestro movimiento armado, y los pocos caminos que había estaban olvidados, pues todos los esfuerzos de los años anteriores se habían centrado en el ferrocarril y los caminos carreteros se veían como algo no indispensable. Lo anterior se puede notar en las palabras que el general Díaz pronunció ante el Congreso-

---

(28) S.C. y T. Dirección Gral. de Autotransporte, Apuntes, Op. Cit., P. 15.

de la Unión en 1920: "No obstante el desarrollo a que han llegado las vías férreas, el gobierno ha considerado necesario -- continuar la apertura de algunos caminos carreteros que han de poner en comunicación regiones importantes" (29) . Pero lo cierto fué que los caminos en el país seguirían siendo los mismos hasta 1924 y desde que Humbolt los había enlistado no se había tenido mucho cambio.

Sin embargo, si para el autotransporte foráneo no había habido suficiente impulso, para el de la ciudad la revolución dejó alguna consecuencia positiva, ya que por lo pronto el uso del tranvía, que era el medio de transporte más común para pasajeros, se vió interrumpido por huelgas, por lo que algunas gentes improvisaron camiones y coches viejos para suplir el servicio, de tal modo que cuando los tranvías reanudaron sus actividades, el autotransporte había nacido ya.

Cuando la Ford Motor Co. construyó el automóvil modelo T de 4 cilindros, en el año de 1918, se adquirieron algunas unidades con el costo que fluctuaba entre 1200 y 1400 pesos y se les montaba una carrocería de camión línea "huacal" que admitía 10 pasajeros (30) . El servicio se daba en las rutas marcadas por los tranvías y se podía variar un poco según el número de pasajeros que lo pidiera. Salían del Zócalo la mayoría y las

(29) Los Presidentes de México., Op. Cit., P. 388.

(30) S.C. y T., Apuntes para la Historia del Autotransporte. Op. Cit., p. 16.

choferes tenían que "ganarse" prácticamente la clientela, por lo que se deduce que no era de todo punto urgente este tipo de servicio, sólo que era lo novedoso, y algunas personas de las que se dedicaban a él lo habían iniciado durante la huelga de los tranvías. De cualquier forma había nacido una ocupación -- más para los ciudadanos, innecesaria en ese momento y que requería todo del extranjero para su funcionamiento, por lo que nos reafirmábamos como sociedad consumidora de bienes que no éramos capaces de producir y esta osadía tendría un alto costo, mayor dependencia.

Por otra parte, el establecimiento de un organismo que reglamentará este tipo de servicio fué algo cambiante, y al principio se relacionó con quienes estaban encargados de los caminos y puentes federales y que dependía de la S.C.O.P. Posteriormente Venustiano Carranza elaboró una carta general de caminos, en la que se aprobaron algunas reformas, pero no se intensificó la construcción de los mismos sino hasta 1925, y no habría nada específico sobre el transporte hasta el primer reglamento de Plutarco Elías Calles.

Hacia fines de 1917 el gobierno decidió implantar el sistema de permisos de rutas determinadas, ya que lo que surgió en forma dispersa había prosperado y requería atención. La primera línea fué la denominada Sta. Ma. Mixcalco y Anexas; y para 1918 se fundan : Peralvillo-Cozumel-Guerrero; San Lázaro, Gus-

tavo A. Madero; y Martínez de la Torre que posteriormente cambió a San Rafael Aviación. Y en el siguiente año se fundó la línea Unión de Camioneros Roma Piedad y Anexas. Los permisos se extendían fácilmente y muchos eran los que decidían emprender esta nueva actividad, sin embargo las ganancias no eran satisfactorias, la competencia cada vez mayor y la operación llegaba a ser incosteable. Además hay que recordar que las unidades eran importadas y la gasolina también, lo que incrementaba los costos y requería de mayores entradas que justificaran los gastos. Por lo anterior, el disgusto de los autotransportistas los llevó a efectuar un paro en febrero de 1922 y una manifestación frente al Palacio de Ayuntamiento, logrando con ello que el control del servicio pasara a manos del gobierno del D. F. y que se les obligará a agruparse en líneas para funcionar.

Pese a todos los inconvenientes, el uso del automóvil se intensificó rápidamente, ya que en 1923 había 9 363 vehículos,<sup>(31)</sup> y para 1925 el número se elevó a 25 501. Una de las causas de la expansión fué el establecimiento de una planta armadora de la Ford en la ciudad de México, hecho muy importante en cuanto representó la inversión más organizada en el país. Se negociaba con tecnología que México no tenía y precisamente en el sector donde se planeaba una expansión económica, el industrial.

---

(31) López Rosado, Op. Cit., P. 149.

Se tendía con este hecho un lazo más de dependencia, ya que se --  
hechaban a andar mecanismos que no podrían detenerse posterior-  
mente, cada vez se irían necesitando más automóviles, más em --  
pleos que esa fuente de trabajo ofrecía, de refacciones, servi-  
cio de mantenimiento, combustible, etc. Por otro lado se blo --  
queaba el crecimiento de una industria propia. Todo esto inter --  
namente, pero sucedía también que uno de los primeros pasos es-  
taba dado para que el control de la economía del país se enaje-  
nara. Una empresa muy fuerte se expandía por el mundo estable --  
ciendo filiales que obedecerían sólo a la matriz y procurarían-  
el beneficio de la firma a la que representarían y no a la loca-  
lidad donde se establecieran.

Para 1927 el automóvil nos había invadido, y algunos in --  
tentos de mexicanos de querer participar en la fabricación del-  
mismo, habían tenido algún fruto logrando hacer carrocerías ---  
con ventanillas y plataforma, con lo que se impulsó el surgi --  
miento de nuevas líneas como la "Estrella Roja", que abrió con-  
10 unidades Buik y Salle para dar servicio México-Cuernavaca --  
por una peligrosa brecha. Podíamos intentar la sustitución pa-  
latina de importación tal vez, y este hecho lo confirmaba, sólo  
que con ello emprendíamos una carrera con el objeto de alcan --  
zarlo que jamás se detiene, el progreso tecnológico.

Se procuró también reglamentar el uso de materiales en la construcción de carreteras, y por ello nació la "Comisión Nacional de Caminos" en 1925, que daría las bases para una política organizada luchando por la independencia del país en este aspecto también, ya que por lo pronto en ese mismo año, ante la urgente necesidad de caminos, es la Byrne Brothers Co. quien inicia la construcción de las carreteras México-Puebla; México-Pachuca y México-Cuernavaca, penetrando con ello nuevamente capital extranjero que buscaría su correspondiente ganancia, esto a pesar de que el general Plutarco Elías Calles también se oponía al imperialismo, sólo que su política la dirigió principalmente a las empresas petroleras a las que trató de limitar en sus derechos a 50 años, pero sólo desató una vez más la presión del gobierno de Estados Unidos que consiguió hacia 1928 no tener límite de tiempo para las compañías fundadas antes de 1917- y sólo arrancó el reconocimiento a la doctrina mexicana, y a que los trabajos de perforación y extracción del petróleo debían preceder a las concesiones del gobierno. El imperialismo se apoyó en las clases dominantes mexicanas también, ya que eran las que exigían privilegios, además de estar algunas veces asociadas a los extranjeros en compañías o ya "dependían" también del extranjero en alguna forma para mantenerse en el lugar privilegiado que estaban.

A partir de 1928 los caminos nacionales se proyectaron, -

construyeron y conservaron por medio de compañías mexicanas, -  
 enlazando para 1946 la mayor parte de ciudades importantes y -  
 sumando 56 327 kilómetros <sup>(32)</sup>. Con ello se demostraba que po -  
 díamos crecer con nuestros propios recursos y que hubo interés  
 y conciencia gubernamentales para intertarlo, sin embargo ya -  
 se había permitido que capital extranjero empezara a realizar  
 el trabajo por nosotros.

Fué sin duda difícil salir adelante para el país bajo la  
 fuerte presión externa cuando se tenía internamente un siste -  
 ma desarticulado y una productividad en descenso. Y ante tal -  
 panorama fué sorprendente descubrir que el sector servicios --  
 fué el único que no decayó y el número de personas que se dedi  
 có a él fué siempre progresivo como lo muestra el siguiente --  
 cuadro

NUMEROS DE PERSONAS DEDICADAS A LOS DIFERENTES SEC  
 TORES

Año	(Miles de Personas)			No. Clasificada
	Agricultura	Industria	Servicios	
1910	3 596	1 020	436	1 105
1921	3 488	534	454	561
1930	3 626	692	587	743

FUENTE: Durand Ponte, Op. Cit., P. 169.

El transporte, como parte de los servicios tuvo una cons-  
 tante ascendente, se modernizaba teniendo a la inversión ex --  
 tranjera como uno de sus ingredientes más importantes en su --  
 crecimiento.

(32).- Durand, Ponte, Op. Cit., P. 176.

El imperialismo pese a todos los esfuerzos constitucionales creció, adquirió más bienes y más poder. En 1930, de los 683 millones de dólares que tenían los norteamericanos en México 230 pertenecían a la minería, 206 al petróleo y 164 a los transportes (33).

Ocupando el tercer lugar en inversión extranjera, el sector transportes contribuía así a acrecentar la dependencia del país hacia Estados Unidos, ya que era quien más inversión tenía en México. Los transportes les pertenecían en gran porcentaje, y por lo tanto el control sobre los mismos también y sobre el proceso productivo del país.

---

(33).- Durand Ponte, Op. Cit., P. 76.

## ALGUNOS ESFUERZOS DEL NACIONALISMO MODERNO EN MEXICO

Los logros del Gral. Cárdenas no fueron sólo personales, a ellos contribuyeron varias situaciones, entre ellas, el hecho de que Estados Unidos, por la depresión económica mundial, diera un giro en su política y fué Rossevelt quien inauguró la política del "Nuevo trato" que haría que la agresividad del imperialismo se viera disminuída; y otro hecho importante fué el proceso que se desarrollaba de la Segunda Guerra Mundial, la amenaza del fascismo que obligó a las potencias a tener mayor cautela y que reorientó la lucha de los trabajadores contra la burguesía y el imperialismo. Así pues, la democracia y el nacionalismo de Cárdenas iban de acuerdo con el sentir mundial.

La política cardenista trató de impulsar la industria nacional protegiéndola del imperialismo lo más posible; se dieron facilidades para la inversión y desarrollo interno, y se pusieron todas las trabas posibles a la inversión extranjera en el país ya que de ella pensaba que era nociva en cuanto las utilidades no se reinvertían en el mismo país; por lo que se debía poner esto como condición a la inversión o mejor tratar de "desarrollar al país con nuestros modestos recursos, pero libres del peligro que para la nación representaba la participación del capital imperialista en nuestra economía.

(1)

---

(1).- Escrito de Cárdenas del 12 de febrero de 1939 citado en Durand Ponte, Op. Cit., P. 209-10.

También se opuso a la exportación de minerales y de productos semielaborados que luego se reimportarían una vez terminado su proceso con un costo muy elevado.

Sin embargo, esta política fué realmente sólo un freno y no un alto en el proceso hacia la dependencia. El nacionalismo propuesto tenía desde luego un carácter burgués, a ese grupo pertenecía Cárdenas y fué el que lo llevó al poder. Se quería un sistema económico propio y esta burguesía era indispensable entre los elementos para su construcción. Por otro lado, se luchó desesperadamente contra el imperialismo, pero no se dieron todos los pasos que eran necesarios para romper con la dependencia, ya que no había medidas expropiatorias o controles rígidos sobre inversiones extranjeras, se pensaba limitar hacia el futuro, pero lo ya establecido no. Uno de los cambios fué la nacionalización de los ferrocarriles en 1937 y otro la del petróleo en 1938, que había constituido un enclave importante en la economía del país. Esto se efectuó en el momento propicio, ya que aún las compensaciones a las compañías expropiadas fueron ventajosas para México dadas las presiones de la Segunda Guerra Mundial en Estados Unidos, quien necesitaba más que nunca de su política del "buen vecino". Esto permite que en 1939, por decreto presidencial naciera Petroleos Mexicanos para el transporte y control de nuestra riqueza. Hubo al principio también boicot contra México, organizado por las antiguas compañías petroleras, pero no se

dió marcha atrás.

Una de las armas que utilizó Cárdenas para sus fines fué la burguesía nacional rescatando por medio de sus empresas el control de la producción por la vía de sustitución de importaciones. Este nacionalismo lo que logró fué quizá una mejor convivencia con el imperialismo.

En su empeño por mejorar el país, le preocupó también una distribución conveniente del gasto público.

#### GASTO PUBLICO

(MILLONES DE PESOS)

Años	Total	Desarrollo Industrial	C. y -- Transp.	Bienestar Social	Admón. y Defensa
1925	28	--	77	5	--
1935	137	--	93	14	--
1937	192	--	140	18	--
1940	290	60	152	29	4

FUENTES: Statistics on the Mexican Economy NAFINSA, S.A. México 1966 P. 194 citado en Durand, Op. Cit. p. 218.

A pesar de que el porcentaje del gasto público disminuyó para transportes en 1940, no hubo disminución en relación con los demás años de éste período, y el sector siguió siendo el que mayor porcentaje tenía en relación con Desarrollo en la Industria, Bienestar Social y Admón y Defensa.

La administración del gasto público nos demuestra que los transportes fueron importantes para Cárdenas, no se descuidaron porque se comprendía la necesidad que el país tenía de ellos y por lo mismo se trató de tender una red ferroviaria que uniera al país, por lo que se facultó en 1934 a "Líneas Fé-

reas de México" para adquirir, construir y explotar directa o indirectamente toda clase de ferrocarriles. Además en 1936 se da un acuerdo presidencial ordenando a la S.C.O.P. la construcción del Ferrocarril Mexicali - Puerto Peñasco, con entronque en la línea Sud-Pacífico que se pensaba indispensable a los proyectos de avance económico del país. En junio de 1937 según se mencionó ya, decreta también la nacionalización del sistema ferroviario por "utilidad pública" ya que la empresa de la que el gobierno tenía desde 1908 el 51% de acciones, no cumplía con los requerimientos de la nación. Por lo mismo se estableció en julio del mismo año el departamento autónomo de Ferrocarriles, y en mayo los trabajadores se hicieron cargo del manejo de la empresa, hasta 1940 en que el general Manuel Avila Camacho envió al congreso una iniciativa de ley suprimiendo la administración obrera y creando el organismo descentralizado "Ferrocarriles Nacionales de México". Esto fué dado que los trabajadores habían demostrado su inexperiencia administrativa en éste.

En el período que duró la Segunda Guerra Mundial esta actividad ferrocarrilera se incrementó gracias al aumento que hubo en la demanda, debiéndose transportar insumos industriales y dándose al ferrocarril una sobreutilización y un inadecuado mantenimiento que acarreó un deterioro considerable en todo el equipo, y su velocidad disminuyó en un 21% también. Todo ello se debió a que Estados Unidos decidió garantizar sus provisio -

nes y las de los aliados, celebrando un contrato en julio de 1941 que reservaba durante 18 meses la venta exclusiva de México a Estados Unidos de toda la producción exportable de materiales estratégicos (cobre, plomo, zinc, cadmio, grafito, manganeso, mercurio, molibdeno y tungsteno), y de fibras duras. Con esta medida evitaban además la compra de estos artículos por parte de las potencias nazi-fascistas <sup>(2)</sup> Fué esta una más de esas ocasiones en que hemos servido a los intereses norteamericanos.

Este período fué el último en que se tuvo la idea de construir una red ferroviaria fuerte que estuviera bajo control estatal, y con tal motivo se hicieron más compras en Estados Unidos de equipo y de líneas completas como la de los Ferrocarriles Sonora-Baja California y del Sureste; a la empresa Southern Pacific Railways su filial mexicana Ferrocarril Sudpacífico de México en 52 millones, que primero organizó la S.C.O.P. y luego fué descentralizada. Por último en 1952 en 25 millones el Ferrocarril Noroeste de México integrándose con ello el Chihuahua al Pacífico.

Después de estas compras y el fuerte impulso durante el período cardenista, los ferrocarriles no volverían a tener auge, pues se pensó en él como algo obsoleto, ya que ahora el auto-transporte se perfilaba como el único medio moderno que podría-

---

(2) Torres Ramírez, Blanca, México en la Segunda Guerra Mundial, 1940-1952. Historia de la Revolución Mexicana. El Colegio de México, México, 1977.

ayudar al país en su proceso económico.

Respecto al sector marina, declaraba el presidente Cárdenas desde su primer informe al Congreso de la Unión en septiembre de 1935 que era lamentable la "inexistencia" de la marina mercante-<sup>(3)</sup> pues este hecho era uno de los grandes problemas del país. -- Sin embargo, con la nacionalización del petróleo, el gobierno se vió en la necesidad de adquirir unos cuantos buques para la entrega del preciado fluido a los países que más lo requerían, poniéndolos bajo las órdenes de Petróleos Mexicanos; entre ellos el Cuauthemoc, de Cuba y el Sn. Ricardo, como parte de la expropiación, y la actividad se centralizó en el departamento autónomo de marina.

La Segunda Guerra Mundial también fué un período de gran actividad para la marina mexicana, las necesidades aumentaron en los países que por haber participado ampliamente en la lucha armada habían disminuido su producción, sólo que al no contar con suficientes unidades para responder a la demanda que se estaba dando, México se vió en la necesidad el 8 de abril de 1941 de incautar los barcos pertenecientes a las naciones que se encontraban en guerra y que estaban inmovilizados en puertos nacionales<sup>(4)</sup>. Los buques tanque se entregaron a Petróleos Mexicanos -- y los de carga y pasaje a la Compañía Mexicana de Navegación S. R. L. que desapareció años más tarde pese a las medidas protec--

(3).- Salgado, José, Op. Cit., P. 17.

(4).- Ibidem, p. 18.

cionistas que se habían tomado, pues cuando la guerra se terminó, también para la marina mercante se terminaba el trabajo, ya no necesitaban más de nuestros servicios, y nuevamente nuestro movimiento económico estaría sujeto a las necesidades de las potencias mundiales, especialmente de Estados Unidos, ya que fué a quien pudimos vender la mayor parte de nuestras mercancías, -- pues la falta de transporte adecuado nos impidió ofrecer nuestros productos a países lejanos (5) . Una vez más se sufrían las consecuencias de tener una marina tercermundista.

Pese a las experiencias anteriores, el impulso al sector -- en los siguientes años no faltó, fundándose la Escuela Náutica de Tampico, obras portuarias en general, y unos años después la escuela de Mazatlán, para lograr una mejor preparación en la gente de marina. Además se creó también en 1949 la Compañía de Servicios Marítimos en México y, mediante la organización y fusión de varias compañías, se logró darle vida a T. M. M. (Transportación Marítima Mexicana) con 3 500 acciones y 3.5 millones de capital. También Pemex recibió 7 buques, siendo nuevos sólo (6) 2 de ellos .

Por lo que respecta al autotransporte, estaba por darse -- su "época de oro", aunque también tuviera sus inconvenientes a-

(5).- Torres Ramírez, Op. Cit., P. 163.

(6).- Salgado, Op. Cit., P. 34.

lo largo del proceso. Durante la época cardenista se tendió a la formación de cooperativas, como sucedió con los transportes-México - Laredo, S. C. L. para el servicio de carga y pasaje; esto correspondía a la política general del presidente Cárdenas y por lo mismo tuvo problemas con el gremio de autotransportistas, pues él no aceptaba la idea de que compañías capitalistas se adueñaran del autotransporte, ni que se diera la formación de monopolios por lo que no se permitió tener más de 5 unidades en propiedad por persona, dando así oportunidad a la pequeña -- propiedad y emprendiendo una lucha contra las sociedades anónimas. Pero además tuvo cuidado de tomar precauciones para el ordenado crecimiento del autotransporte y creó una policía de caminos dotada de motociclistas para su mejor funcionamiento, sólo que desde que empezaron a trabajar se dió el caso de tener -- (7) que hacer con ellos pequeños "convenios" para poder trabajar .

Por estas fechas (1937-38) se empezó a delimitar el transporte de carga del de pasajeros y su crecimiento en el período fué decisivo. Se requería de la movilización de mercancías y en otras partes del mundo ya se utilizaba este moderno sistema, -- así que en México era bueno implantarlo, por lo que en 1935 --- abrió sus puertas la planta ensambladora de General Motors, y -- en 1938 la S.C.O.P. reportó 4 328 unidades autorizadas para el-

---

(7).- S. C. y T., Apuntes, Op. Cit., P. 118.

servicio público y la creación de 33 cooperativas de autotransportistas. Hay que recordar que este era el estilo de la época, pero esta vez estos organismos se formarían para impulsar la compra en el extranjero de productos con mayor tecnología capitalista. La clase trabajadora unida también creaba nexos de dependencia económica para México.

La introducción de bienes que no eran necesarios causaba gran daño a la economía mexicana, ya que exigía un reacomodo de las fuerzas productivas que no permitía el crecimiento económico. Paradójicamente, no contábamos con los productos que eran indispensables en la vida económica del país, y de los -- que muchas veces México era proveedor de la materia prima necesaria para su elaboración.<sup>(8)</sup>

En el mundo había interés en la industria del autotransporte, en Europa empezó a funcionar el motor diésel y los neumáticos de alta presión. En Holanda se construyeron remolques y semirremolques. Todo esto funcionando de tal modo en la economía de la que eran producto, que ayudaba a consolidar la misma, colocando fuera de esos países capital que a título de inversión ponía en funcionamiento una compleja maquinaria para adecuar las pequeñas economías al estilo del país de donde el capital provenía.

---

(8).- Torres Ramírez, Op. Cit., P. 182.

También a partir de 1934 se inició un período de gran actividad en lo concerniente a aviación. Las solicitudes de concesiones aumentaron tanto a personas físicas como a empresas para líneas de este sector, pero poco éxito tenían y entraron en proceso de fusión para irse consolidando 2 únicas empresas fuertes.

En este renglón de los transportes se pudo observar que el proceso se repitió con características similares. Hubo primero infiltración de tecnología desconocida en el proceso productivo del país, que se instaló modificando la economía mexicana y --- adaptando la actividad productiva a una industria extranjera -- en expansión con la que era imposible alguna forma de competencia . Esto se demostró claramente en la aviación, donde los esfuerzos nacionales no fructificaron sin ligarse al extranjero-- con relaciones que trajeron sólo mayor dependencia, pero que se pensó que eran indispensables para lograr un crecimiento económico y mayor capacidad en el comercio mundial, que por cierto -- había mostrado pocas esperanzas de incrementar su participación en el intercambio de mercancías. Esto podemos notarlo en el siguiente cuadro.

## COMPORTAMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO

(millones de pesos)

Año	Importaciones	Exportaciones	Indice de -	
			Balanza Comercial	Devaluación del Cambio.
1935	406	750	344	---
1937	614	892	278	100
1938	494	838	344	92.7
1939	630	914	284	83.6
1940	669	960	291	79.1

Fuente: Leopoldo Solís, La realidad, Op. Cit., P. 104-105.

Las importaciones crecieron más de lo que debían ya que -- en correspondencia a los primeros años, debían arrojar la cifra de 519 millones de pesos en lugar de 669 y las exportaciones de**u** bían haber ascendido a 1235 millones en lugar de 960. Compramos más y vendíamos menos. Además, se puede notar la transferencia del valor de las mercancías por el control de los precios mundiales de las potencias imperialistas.

El general Cárdenas logró cambiar el curso del proceso de dependencia del país, pues se rompió el modelo basado en los en**cl**aves, el control de la producción petrolera y buena parte de la agrícola, pero se sentaron las bases para el desarrollo de la dependencia basada fundamentalmente en la industrialización y control de la producción para el mercado interno.

En el período que arrancó en 1940 se puede observar que los burgueses reencontraron rápidamente el camino del favor ofi

cial y comprobaron que los gobiernos se apegaban cada vez más a sus intereses. En cambio los obreros fueron perdiendo terreno en la política, pues las organizaciones estatales no les dejaron actuar, y en el aspecto económico vieron cada vez más disminuído su poder adquisitivo.

En esta etapa el capital extranjero amplió su actividad -- de servicios públicos hacia la industria, donde introdujo además de un considerable capital, tecnología cada vez más sofisticada y una dependencia más cerrada. Además se consiguieron en ese periodo alrededor de 90 millones de dólares en créditos de Estados Unidos, de los cuales, 10 millones se utilizarían para poder reconstruir parte del sistema ferroviario <sup>(9)</sup>. Pero estos créditos sólo nos encadenaban más.

Paralelamente también el Estado Mexicano incrementó su participación en la economía del país, aunque en forma tímida y en conflicto con los grupos más importantes de la burguesía. De esta manera se propició una fuerte contradicción entre el desarrollo dependiente y los deseos de autonomía del Estado.

Ante el problema de la sucesión presidencial después del General Cárdenas, se debe probar la fuerza del partido creado por Calles, ya que el candidato oficial, general Manuel Avila Camacho, tendría una fuerte oposición personificada en Andrew Almazán, que apoyado por las clases que sentían lastimados -

---

(9).- Torres Ramírez, Op. Cit., P. 211

sus intereses, estuvieron a punto de hacer estallar un movimiento armado; sin embargo, el P.N.R. probó que iba logrando el monopolio político formando su burocracia partidista con miembros de la misma burocracia gubernamental, la que representaba y legitimaba el poder de los caciques militares obregonistas (10). Tuvo este partido un poder centralizador que no permitió que el control se escapara ya por algún conducto. En realidad esto no fué nunca un partido político, no tenía bases suficientes para serlo, no era resultado de una teoría sino la solución a una crisis política concreta, sin definición política o ideológica, sino sólo un instrumento de poder (11) que supo aglutinar en sus filas a toda posibilidad de competencia o simple rebeldía, como fué el caso de los trabajadores a los que alineó al "partido" antes de que fueran un gran problema. La pacificación del país se entendía como la base primordial de cualquier intento hacia el crecimiento económico.

A partir del general Avila Camacho las cosas se facilitaron para apoyarse en la iniciativa privada y poder industrializar al país. Su política quiso ser conciliatoria, había que limpiar asperezas que pudieran ser dañinas al país (12).

El otorgamiento de seguridad plena a la pequeña propiedad

(10).- Lajous, Alejandra. Los orígenes del partido único en México, U.N.A.M., México, 1979, p. 186.

(11).- Idem, P. 69.

(12).- Medina, Luis, Del Cardenismo al Avilacamachismo. Historia de la Revolución Mexicana, 18. El Colegio de México, 1978, P. 230.

se consolidó con las reformas al artículo 27 Constitucional a -- escasos 2 meses de que Miguel Alemán Velasco había asumido la -- presidencia. Se dió impulso a los diferentes sectores de la economía, pero la productividad y en general la actividad del país se orientó decididamente a satisfacer las necesidades del imperialismo. La política fué producir aquello que se colocaría más fácilmente en el exterior, acentuando con ello el carácter comercial de la agricultura que se le había impreso unos años atrás; y también tratando de sustituir gradualmente las importaciones de productos de gran tecnología que el país efectuaba. Aunque -- se podía sentir confianza en el porvenir por la doctrina de la -- "mexicanidad" que el nuevo sistema planteaba. Se exhortaba al presidente a corregir los errores cometidos por sus antecesores (13).

Legalmente se habían dado varios pasos de apoyo a la política industrializadora desde 1926 en que se lanzó un decreto exonerando de impuestos federales por 3 años a todas las empresas industriales de capital nacional que no excedieran de \$5,000.00 -- oro y llenaran además otros requisitos sobre mano de obra y uso de materias primas. En 1939 se dictó también un nuevo decreto -- aplicable únicamente a empresas que se organizaron para desarrollar actividades totalmente nuevas; pero en 1941 se promulgó la ley de industrias de transformación que sería substituída por la Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias, que rigió has-

---

(13).-- Medina, Luis, Civilismo y modernización del autoritarismo. El Colégio de México, México, 1979, P. 178.

ta 1973; pero el Estado tuvo cada vez mayor ingerencia en la --  
 determinación del desarrollo industrial del país, dando una ayu  
 da importante a la burguesía, más de 900 empresas se beneficia-  
 ron con esta ley a partir de 1940, (14) lo cual significa una pér  
 dida en los recursos del Estado, que son cedidos a la burguesía  
 para estimularla en su tarea "redentora del país" (15)

En este período se consideró a la industria como el sector  
 más importante para lograr el desarrollo, y ésta se elevó de --  
 21.9% en 1940, al 31.9% en 1967 de las fuerzas productivas; sin  
 embargo el sector servicios (transporte, gobierno y comercio),--  
 practicamente mantuvo invariable su participación durante los -  
 primeros 27 años de este lapso, pues del 33.7% en 1940 pasó al-  
 32.7% en 1967. Este sector se consideró de menor importancia --  
 que el de industria por no participar directamente en las acti-  
 vidades productivas, sin embargo el transporte si crea valor, -  
 como ya se mencionó en el primer apartado del presente trabajo,  
 por lo tanto es importante que las actividades del sector trans  
 porte queden insertas entre las fuerzas productivas del país.

El transporte será entonces básico en el proceso producti  
 vo de cualquier país, y en nuestro caso, ha contado con innume-  
 rables problemas a través de su historia, siendo uno de ellos -  
 el no poder tener una evolución sostenida, como sucedió en el -  
 caso de los ferrocarriles, ya que después del período cardenis-

(14).- Solis, Leopoldo, Op. Cit., p. 225.

(15).- Durand Ponte, Op. Cit., p. 264.

ta no volvieron a tener la importancia de su época de oro porfiriana. Las redes de vías tendidas se mantenían con gran esfuerzo y bajo la protección gubernamental cada vez mayor a base de subsidio. El interés de la iniciativa privada disminuía, ya que -- desde 1943 el déficit sería ininterrumpido y además en aumento -- (16)

. Por lo mismo, entró en proceso de fusión, ya que las compañías pequeñas prefirieron ir cediendo sus derechos al gobierno, o bien constituir empresas con mayor capacidad para subsistir.

Pero si bien la actividad en el sector ferrocarriles no -- conseguía un renglón importante en los transportes, la marina -- si era objeto de nuevos planes que proponían mayor impulso, y así, cuando el presidente Ruíz Cortínez asume el poder, elabora -- su programa que se conoció como "Marcha al Mar". Quería trasladar los excedentes de población del altiplano y centro del país -- a las costas, aprovechar las riquezas potenciales del mar, integrar los 60 puertos del país, acondicionar los puertos y propiciar la instalación de plantas de mantenimiento y astilleros en ellos, sanear las costas, mejorar las vías de acceso al mar para tener mayor facilidad de traslado de las zonas industriales del país. La idea sin duda era buena, sin embargo demandó ayuda a -- la iniciativa privada, como lo manifestó en sus informes, y esta se mantuvo recelosa. También adquirió el presidente dos buques -- para Pemex de 5 y 9 años de servicio.

(16).-- Ver cuadro No. 1 del apéndice.

Posteriormente el Lic. López Mateos continuó con el programa "Marcha al Mar", y se logró que la empresa Transportación Marítima Mexicana adquiriera la línea "Mexican Line" con todas -- sus unidades e instalaciones. Esta línea representaba intereses (17) noruegos y norteamericanos , y por lo tanto fué de vital importancia que la compañía mexicana tratara de tener el control sobre su marina. Su capital por estas fechas de 1960 ascendía a (18) 18 millones, con 18 mil acciones . La empresa crecería aceleradamente, más aún cuando se fusionó con la Compañía de Servicios Marítimos Mexicanos para formar la línea "Mexicana del Pacífico". Para 1962 se calculaban 50 millones de capital y 32 -- mil acciones más. El gobierno además se suscribió con 30% de capital a través del Banco de México; Banco Nacional de Comercio Exterior y Nacional Financiera; el 70% restante quedó en manos de empresarios privados. Esta nueva estructura representó mayor firmeza para la empresa, que en 1963 pudo dar servicio hacia -- Europa y crecer bajo una legislación marítima más completa que se había iniciado en enero de ese mismo año. Sin embargo aun -- con el crecimiento obtenido, la carga que se movía en ese tiempo representaba apenas el 30% del total (19) . Con todos los mejores propósitos realizados, estábamos aún muy lejos de obtener --

(17).- Angulo, Enrique, La integración regional del transporte marítimo y el caso de México, Suplemento de Comercio Exterior, U. 14; No. 11, México, 1964, p. 32.

(18).- Salgado, Op. Cit., p. 57.

(19).- Idem.

un porcentaje representativo en el comercio mundial.

Por otro lado la empresa Transportación Marítima Mexicana crecía también y necesitaba más buques, por lo que contrató la compra con Brasil de dos unidades nuevas, y después de haber -- recibido el primero de ellos, "El Mexicano" manifestó no poder realizar la compra de más embarcaciones, así que en cuanto tenía necesidad de naves, adquirió otras dos con 21 años de servicios. Recordamos ante esto que la vida promedio de los barcos -- es de 20 años, por lo que no se explica la compra de chatarra. -- Además, se supo que "El Mexicano" se había visto descargando ar --  
(20)  
mamento de Estados Unidos en Vietnam . El gobierno, como ac -- cionista de tal empresa debió impedirlo, y se dijo que se había puesto algún remedio, que no se supo en que consistió, además -- de explicar que la compañía no tenía suficientes recursos por -- su trabajo de cabotaje, y debía buscar otros ingresos extras.

Por lo demás, no se ha notado suficiente disposición de la empresa para ayudar internamente, pues mientras muchos egresados de las escuelas náuticas nacionales carecen de trabajo, la compañía solicita la reforma constitucional necesaria para poder -- traer personal extranjero. El subsidio sin embargo, si es de in -- terés para la empresa. Es así como se ha manejado la empresa -- más importante de transportación marítima en México.

---

(20).-- Periodicos de la época citados en Salgado, Op. Cit., p. -- 66 y 67.

Hubo sin embargo un sector que parecía expanderse sin problemas, y este fué el de autotransporte, que adquirió una importancia inusitada, la red de caminos se extendía rápidamente con ramales de los caminos más importantes, como el de Acapulco - - Zihuatanejo, que se inauguró en 1944. Y también había preocupación por las obras que aunque no fuesen caminos, eran importantes para el funcionamiento del autotransporte, y en este caso - estaba la terminal de las Líneas Unidas del Sur México - Cuernavaca - Acapulco.

También se sufrieron contratiempos dadas las necesidades, ya que por ejemplo cuando la guerra generó actividad, se dió libre tránsito de vehículos, esto en 1946, pero al siguiente año se derogó tal disposición y quedaron fuera de la ley más de - - 2 000 camiones. Había la conciencia de que tal invasión no era benéfica para la economía del país y se procuró reglamentar la importación de los vehículos y sus partes, tratando de que se utilizara la poca producción nacional. Aunque siempre se encontrarán salidas para las reglamentaciones dadas, ya que los - - afectados por el decreto de 1947 que operaban en forma ilegal, se ampararon y algunos pudieron canjear sus permisos por concesiones. (21) Respecto a las compras al extranjero, se siguieron haciendo, ya que los consumidores no estaban dispuestos a pagar por menor calidad.

El movimiento de este medio de transporte era cada vez - -

---

(21).- Apuntes, Op. Cit., P. 104.

mayor, las líneas crecían rápidamente, y con ello las rutas y el número de unidades más revolucionadas cada vez, como los camiones de turbina "Kenworth - Boeing". Todo ello se podía conseguir gracias a la poca constancia en las decisiones gubernamentales, ya que en 1951 se dió la liberación casi total del mercado de autobuses y camiones. Estos períodos contribuyeron fuertemente al entorpecimiento del desarrollo de una industria nacional en este sector, pues cuando hubo libertad para importar autobuses o todo lo relacionado con ellos, a la industria del país se le cerraba el poco mercado interno que hubiesen podido lograr para ese momento, y con esto se propició también mayor dependencia para funcionar, ya que al disminuir la producción interna, debía aumentar la importación para contar con lo necesario para trabajar. Ya se habían hecho varios intentos para impulsar la industria, como el ensamble de los autos Fiat, pero lo que decididamente no tenía nada de éxito era el maquinado de piezas de forja y fundición para camiones, esto debido a su poca calidad y al libre comercio que facilitaba la obtención de todo en el extranjero.

La preocupación por reglamentar las importaciones no parecía tan fuerte como la de ordenar los servicios en sí. En esto se había trabajado en cuanto el autotransporte tuvo su inicio, y continuaba preocupando en este período en el que Pascual Ortiz Rubio expidió la primera Ley de Vías Generales de Comunica-

ción y Medios de Transporte, promulgada el 31 de agosto de 1931, y para completar más esta legislación, en 1932 se expidió una ley más, producto de la decisión del presidente Abelardo Rodríguez. Todo el conjunto de estas normas que se complementaban, se conocieron como "Ley de Vías Generales de Comunicación" (22).

Pero aunque la reglamentación pareciera excesiva, no llegaba a ser total, ya que a pesar de que existía la conciencia de que lo mejor era que el gobierno controlara todo esto, el sector crecía rápidamente, fuerte y teniendo independencia. Sin embargo el gremio pudo respirar cuando el general M. Avila Camacho tomó el poder y reglamentó todo lo que pudiera haber pendiente, incluso mejoró la situación para la iniciativa privada del sector cuando pudo adquirir nuevas unidades dado que se les eximió del impuesto para importar, gracias a la política seguida por Miguel Alemán durante su período presidencial. Los camiones de carga llegaban a ser de cinco toneladas, y nuevamente la industria extranjera nos invadía, controlando, sujetando, condicionando el crecimiento de este servicio, y por lo tanto, creando dependencia.

Mas adelante la política gubernamental trataría de remediar los daños a la industria nacional, y en 1962 se emite un decreto presidencial para la integración de la industria automotriz, por el que se estableció que los vehículos armados en México debían tener un 60% de productos nacionales. Sin embargo, el-

---

(22).- S. C. y T. Apuntes, Op. Cit., P. 112.

gremio, prefería las unidades armadas en otros países, o con la mayor parte posible de piezas que componían el auto, del extranjero. Esto les reportaba mayores beneficios en cuanto se hablara de durabilidad, funcionalidad, etc. Bajo la sombra de este gremio, crecerá el autotransporte, que por otro lado para poder permanecer seguirá la política de caminar de acuerdo con el gobierno.

El gremio de los autotransportistas había nacido propiamente con el mismo sector, ya que no habiendo reglamentación alguna, debieron los interesados agruparse para poder salir adelante con la existencia de un nuevo modo de transporte.

En lo concerniente a aviación, el proceso continuaba para ir logrando la consolidación de las dos empresas fuertes del país, pero existía también la preocupación de mejorar la infraestructura necesaria para este transporte. Es por ello que se trabajaba en el proyecto de buenos aeropuertos civiles, desde que se pensó en los campos de la colonia Moctezuma, en terrenos donados por Alberto Braniff, que sumados a los ejidos de Texcoco daban la superficie requerida, sólo que la orientación de las pistas no resultó bien, habiendo un tremendo accidente en 1930, además de que el primer edificio se vino abajo a consecuencia de un temblor; y el segundo que se construyó se abrió al público en 1938, pero fué sino hasta 1954 que entró en ser--

vicio el nuevo aeropuerto internacional y al que nunca se le han dejado de hacer reparaciones, reformas ó ampliaciones.

Se creó la ASA (Aeropuertos y Servicios Auxiliares) como organismo público descentralizado instituído por decreto presidencial en junio de 1965, con la tarea de ver por el buen funcionamiento de los aeropuertos y todo lo concerniente a los mismos.

Por otro lado se ha participado en convenios de navegación-aérea con unos treinta países del mundo, y se ha asistido a eventos mundiales como la Conferencia Internacional de Aviación en 1944.

Se cuidó que los servicios pudieran ser efectivos, pero su funcionamiento estaba ya dedidamente condicionado al extranjero.

## CAPITULO SIETE

## DEPENDENCIA CERRADA EN LOS ULTIMOS AÑOS

En la actualidad, podemos analizar el funcionamiento de los transportes en cada uno de sus sectores para descubrir en que medida hay dependencia del país en este renglón para realizar este servicio, que como ya hemos dicho, participa del proceso productivo del país y es por ello importante en su economía.

Por lo que respecta a ferrocarriles en general, a partir de los sesentas el sistema ferroviario se fué unificando y quedaron muy pocas líneas pequeñas. La nación tomó a su cargo algunas como la de Nacozari en 1965, y en 1968 la de Coahuila y Zacatecas. También en 1968 se fusionaron los ferrocarriles del sureste y los Unidos de Yucatán, y el gobierno adquirió el ferrocarril Tijuana - Tecate mediante el simbolismo de 62.500 pesos, incorporándolo al Sonora Baja California bajo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El 14 de enero de 1977 por decreto presidencial, se unieron cinco empresas ferrocarrileras bajo la responsabilidad de un director <sup>(1)</sup> para lograr mayor organización, y el cargo recayó en el gerente general de los Ferrocarriles Nacionales de México, <sup>(2)</sup> que es la empresa que mayor carga transporta según es-

---

(1) Comunicaciones y Transportes, Información, revista editada por S.C. y T., ejemplar de diciembre, 1977 p. 15.

(2) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Anuario Estadístico de 1976-1982, p. 59.

tadística de los últimos años <sup>(3)</sup>.

Además los ferrocarriles quedaron bajo el control de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pues anteriormente estaban bajo el de Obras Públicas la mayor parte. Antes de que se realizaran estos cambios, Ferrocarriles Nacionales de México era una empresa descentralizada, otras eran sociedades anónimas de capital variable con participación mayoritaria del gobierno federal, como los Ferrocarriles del Pacífico, los del Chihuahua al Pacífico y los Unidos de Yucatán, Otras más estaban administradas por la Secretaría de Comunicaciones; como los Unidos del Sureste, el Sonora Baja California, y el de Coahuila y Zacatecas. Las compañías privadas restantes funcionaban a base de concesiones, algunas de ellas otorgadas durante el porfiriato.

Se ha insistido en salir adelante en el sector mediante el ensamble de locomotoras en el país y la construcción de equipo de arrastre en general, pero de unas 10 000 unidades que se planearon sólo se contaba con 66 en 1982, <sup>(3)</sup> ya que las dificultades para producir en México siguen siendo las mismas, no hay recursos, no hay tecnología. Sin embargo se adquirieron en el sexenio 749 <sup>(4)</sup> locomotoras, 5 autovías, 13 714 carros de carga y 302 coches de pasajeros al extranjero, sin po

(3) Ver cuadro Np. 2 del apéndice.

(4) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Informe de labores 1982 p .52.

der llegar nunca a la autosuficiencia, ya que los carros de carga siguen siendo insuficientes, y continuamente se tiene que recurrir al alquiler de los mismos al extranjero, aunque en caso de crisis como la de 1980 de alimentos, el congestionamiento de carros llega a ser muy grande, teniendo que pagar meses de alquiler por carros que se encuentran perdidos o en el mejor de los casos por que están esperando turno para la descarga. En el año de 1980 se llegó a un promedio de 32 000 carros diarios en Ferrocarriles Nacionales de México de procedencia extranjera, y el año anterior habían sumado sólo 12 000. (5) El congestionamiento se provoca también por el lento sistema de descarga, falta de vías interiores y poca capacidad de almacenaje de las empresas, repercutiendo todo esto en aumento de costos.

Respecto a la dirección general de construcción de vías férreas, lo que se ha podido realizar son generalmente rectificaciones de túneles, acortamiento o modificaciones de algunos tramos. Un ejemplo es la rectificación entre los Reyes y Paso del Macho, con un costo de 1 750.3 millones de pesos. Se iniciaron también trabajos en los accesos a puertos industriales como el de Altamira, Tamaulipas y Lázaro Cárdenas, Mich.

Entre las obras más importantes se menciona la vía México Querétaro - Irapuato, donde convergen diferentes troncales. La-

---

(5) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Anuario, Op.-Cit., p. 61

doble vía entre México y Querétaro es de 245.7 Km. y la vía entre Querétaro e Irapuato de 114 Km. con avance del 90% en los primeros 34 km. y una inversión de 570 millones <sup>(6)</sup>.

Este impulso de los últimos años se debe más que nada al apoyo que se quiere dar al proyecto de la adaptación de los cinco puertos industriales que se efectúa en el país y que requieren accesos ferroviarios y carreteros al resto del territorio.

Los ferrocarriles han transportado una carga similar en contenido desde su formación <sup>(7)</sup>, pero el número de toneladas ha ido en aumento gradualmente en cuanto el pasaje disminuía <sup>(8)</sup>. No tuvieron algún aumento significativo en su equipo de arrastre ni en su red ferroviaria <sup>(9)</sup> y con grandes esfuerzos se ha conservado lo que se tuvo prácticamente desde el porfiriato.

De las cinco empresas más importantes, ya se vió en el cuadro No. 2 del apéndice que F.N.M. es la que transporta el 75% de la carga total del país. Pero en general presenta un déficit cada vez mayor <sup>(10)</sup>

(6) S.C. y T. Informe, Op. Cit., p. 58.

(7) Ver cuadro, No. 3 en apéndice.

(8) Ver cuadro, No. 4 en apéndice.

(9) Ver mapa en la siguiente página.

(10) Ver cuadro No. 5

## RED FERROVIARIA ACTUAL EN MEXICO



Fuente: Secretaría de Comu-  
nicaciones y Transportes, In-  
formes de labores, y Atlas Mundial  
de Selecciones del Reader's Digest, 1980.

Los ferrocarriles pese a los esfuerzos gubernamentales, no satisfacen la necesidad que el país tiene de este medio de transporte, y si corresponden a una estructura tercermundista. En el período que mejor funcionaron, fué para crear nexos de dependencia, y se estancaron cuando las potencias mundiales no requirieron de ellos.

Por lo que respecta al sector marítimo, tanto a la marina mercante como a Pemex se les ha tratado de dar impulso, y una prueba más fueron los convenios que en el período que manejamos efectuó Jesús Reyes Heróles con empresas japonesas en 1965. Con "Mitsui and Co." de Tokio se pactó la construcción de 14 naves con valor de 586 millones para cubrirse en 1978.

(11)

Este hecho demuestra que se ha tenido la conciencia de saber que los buques que se han comprado con algunos años de servicio ya, tienen un rendimiento considerablemente menor, pocos años de vida productiva, y constante gasto en reparaciones. Además, evitando pagar rentas de unidades extranjeras que significan fugas de divisas que ascendían en este momento a 1 500 dólares diarios por cada buque, se ayudaba también considerablemente a la economía del país. Hacia 1966, sin embargo,

---

(11) Idem., p. 39.

Pemex contaba con 21 buques que sumaban una capacidad de 290 597 tons. de P.M. y un promedio de vida de 19 años en sus unidades (12).

El gobierno dió a Pemex un carácter transportista monopolístico mediante el artículo 27 constitucional en lo que respecta al ramo de petróleo, y que establece que el transporte del fluido y sus derivados se efectuará por medio de Petróleos Mexicanos, o mediante un contrato firmado con esta compañía. Con estas medidas se quiso evitar la dependencia del exterior para la movilización de esta riqueza nacional. Sin embargo no hay independencia para ello, pues es el mercado mundial quien dictará con su demanda, el movimiento que nuestro oro negro deba realizar. El fluido se vende o exporta en su mayor parte sin refinar, aunque posteriormente lo importemos ya refinado, sobre todo para satisfacer las demandas de las zonas fronterizas del noroeste. Las reparaciones se realizan generalmente en Los Angeles para los buques del Pacífico y en Galveston para los del Golfo, por lo que podemos constatar una vez más la dependencia del país con relación a las tecnologías extranjeras, muchas ya ampliamente difundidas. Los buques que compramos, nos atan para su funciona

---

(12) Idem.

miento al mantenimiento que sólo el fabricante podrá dar a su producto, en este caso los barcos.

Algunos países como el Japón, van solucionando los problemas que surgen como consecuencia de su mismo crecimiento y emprenden nuevas modalidades que nos impiden poder alcanzarles alguna vez. Es el caso de la fabricación de buques tanque de gran calado para el abatimiento de costos, como su "Missho Maru" de 135 000 tons. (1962) Nuestro calado del canal de acceso a las dársenas de Veracruz, era de 9.45 m., esto es para un navío de 20 000 tons.

Además, las leyes siempre han favorecido a las grandes potencias, quienes son además las que las dictan, y los países que deseen tener comercio han de inscribirse a organismos como la "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", (Londres 1948). Son especie de sindicatos que defienden los intereses de sus agremiados y monopolizan la actividad. Un ejemplo de su actuación la tuvimos cuando Natumex compró un trasatlántico a Gran Bretaña en 1923, lo arregló y le bautizó con el nombre de "Acapulco", pero al querer zarpar de Nueva York con pasaje se le impidió hacerlo, sin que pudiera moverse hasta 1961 en que quedó suscrito a convenios internacionales. Fué entonces incautado por sus acreedores y se pudo rescatar para permanecer anclado por mucho tiempo en Manzanillo, hasta que se vendió como chatarra al Japón, quien lo utilizó para

(13)

el transporte entre las islas.

En 1965 se modificó la Convención y México no hacía caso de suscribirse o ratificarse, por lo que su actividad se vió -- disminuída. A la fecha ha habido múltiples convenios y México - no se ha suscrito a todos, aún cuando algunos pudieran haberle- convenido.

Las causas para justificar el hecho de que la marina mer- cante no se haya desarrollado suelen ser muchas, y algunas per- sonas apuntan entre ellas el que las relaciones económicas del- país se dirigen esencialmente hacia Estados Unidos, y ahí pode- mos llegar por tierra. Sin embargo, el resto de Centroamérica - presenta el mismo problema respecto a marina, y no se encuentra en el mismo caso geográfico. Lo que si podemos recordar es que - tradicionalmente se ha dependido de otros países para el trans- porte marítimo de mercancías, como ha sucedido con Japón, propi- ciando que ellos marquen siempre la política en cuestión de fle- tes y de todos los lineamientos en general, perdiendo así nues- tra autonomía y fuertes cantidades de divisas. Además, recorda- mos también que de acuerdo con Carlos Bosh, México fué construí- do por hombres terrestres, no por marinos (14). El hombre de tie- rra vió siempre hacia adentro, en tanto que de fuera le llega - ron todos los lineamientos a seguir. Teniendo frente a sí el--

(13) Salgado, Op. Cit., p. 79.

(14) Bosh, Op. Cit., p. 454.

mar, no pudo aprovecharlo.

Sin embargo, la realidad ha llevado a comprender la urgencia de contar con marina mercante capacitada, ya que por nuestra situación geográfica, el comercio a nivel mundial se debe realizar en su mayor parte, un 82% <sup>(15)</sup> por esta vía, y afortunadamente la participación del transporte marítimo en el comercio exterior del país ha tendido a subir, ya que de un 61.7% -- que lograba en 1972, consiguió un 82.2% en 1979. <sup>(16)</sup> Por consiguiente, ha existido la preocupación de organizarse y mejorar las condiciones de intercambio del país. Por ello, en 1977 la ley orgánica de la Administración Pública Federal incorporó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes todas las actividades relacionadas con el fomento a la marina mercante, la provisión de la infraestructura y la administración y operación portuarias. Esto había permanecido bajo el control de la Secretaría de Marina. Bajo la misma dependencia, S. C. y T. quedó la Comisión Coordinadora de Puertos, el Fideicomiso para el Equipo Marino y Portuario, las empresas de servicios portuarios, fideicomiso de escuelas náuticas mercantes, servicio de transbordadores y Servicio Multimodal Transísmico. Una vez organizado de esta manera y de acuerdo a las necesidades, se ha querido impulsar la creación de empresas nacionales de transporte marítimo --

(15) S. C. y T. Información, mayo de 1982, p. 9.

(16) Ver cuadro No. 6 del apéndice.

que eviten la constante fuga de divisas por pago de fletes a --  
naves extranjeras. Para ello se ha contado también con la cola-  
boración del Registro Público Marítimo Nacional como ayuda al -  
desarrollo de la Marina Mercante.

Se cuenta con 99 embarcaciones de más de mil toneladas de  
(17)  
P. M., entre las que destaca la flota estatal de buques tan-  
que que representa el 64.3% del total del sector público. Sin -  
embargo se ha tenido que autorizar a embarcaciones extranjeras-  
el funcionamiento dado que no se cuenta con suficientes para el  
transporte requerido por lo que próximamente tendrán abandera -  
miento mexicano por haberlo solicitado así, cinco naves más de-  
procedencia extranjera. (18) Seguimos necesitando que nos trans-  
porten nuestros productos.

Pero la lucha ha continuado, y los proyectos no han falta-  
do, como el de construir un canal intracostero en el Golfo de -  
México, y según el señor Daniel Ocampo (19), se evitaría mucho -  
tiempo en el transporte de mercancías. Hizo un estudio concien-  
zudo de la situación comparando a México con otros países en --  
los que se ha realizado una obra así, llegando a la conclusión-  
de que no requeriría gran costo y prestaría buen servicio. Se-  
trata de abrirse camino siguiendo la costa del golfo, cerca de-

(17).- Ver cuadro No. 7 del apéndice.

(18).- Salgado, Op. Cit., p. 81.

(19).- Ocampo Sigüenza, Daniel, Canal Intracostero mexicano, po-  
posibilidades de tráfico y justificación económica, Méxi-  
co, Sria. de Marina, Dir. Gral. de Obras Marinas, 1963.

las playas, hacia el norte. La comisión que envió la O.N.U. realizó varios estudios al respecto, decidiendo como posible la ejecución del proyecto, <sup>(20)</sup> sin embargo no se dió tal vez la insistencia necesaria por parte de México para la culminación del proyecto; esto a su vez pudiera explicarse porque el canal serviría básicamente para el comercio con Estados Unidos, y el país ha -- tratado precisamente de debilitar esas relaciones que han monopolizado toda la posibilidad de crecimiento comercial.

Otro camino se ha querido ver también es la unificación de América Latina para cuidar los intereses de la zona, el sueño no es nuevo, pero se cristalizó en 1960 con el "Tratado General de Integración Centroamericana", en Managua, de donde nació el Mercado Común Centroamericano. Este proceso se inició en 1952 al -- unirse Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. En estos tratados de Montevideo no se habla realmente de los problemas marítimos aún, sino hasta el siguiente año en que se estudia este asunto, y con el nacimiento de ALAMAR, (Asociación Latinoamericana de Armadores) nace también el firme propósito de promover el desarrollo del transporte marítimo en los países de América Latina. Con el mismo fin se crea NAMUCAR, (Naviera Multinacional del Caribe) buscando los beneficios para el transporte --

---

(20) Naciones Unidas. Technical Assistance Board. El Canal Intracostero en el Golfo de México. Informe preparado para el Gobierno de México por los expertos E. R. Hondelink, K. S. -- Bell y G. Theodoru, miembros de las Naciones Unidas. Comisión para el desarrollo. México, 1966.

marítimo. Entre los países alineados están: Venezuela, Costa Rica, Cuba, Nicaragua, Jamaica, México (21). La idea de unión no ha faltado, y se podrían mencionar varias organizaciones que han tenido las mismas ideas, como la ALALC, Organismo al que pertenecen: Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú y Uruguay. Sin embargo, lo importante será no perderse en los planes y legajos inútiles de legislación.

Por otro lado se han organizado las Conferencias, que han sido asociaciones de armadores que fijan fletes a nivel mundial y ejercen el control sobre sus integrantes y tienden a monopolizar los transportes por agua. Esto desde luego no nos ha sido propicio; aunque de las reuniones mundiales se haya podido obtener algo positivo como la reunión de 77 países "en vías de desarrollo" dispuestos a defender sus derechos, y la creación del órgano permanente C.N.U.C.D., (Conferencia sobre Comercio y Desarrollo).

Otro de los inconvenientes en nuestro comercio es la desigualdad de volumen de carga de importación y exportación, ya que esta se compone principalmente de productos agropecuarios y materias primas, en tanto que las importaciones comprenden más que nada productos elaborados que ocupan un espacio mucho menor en las unidades de navegación, por lo que a pesar de que en el-

---

(21) S. C. y T. Información, publicación de enero-febrero de 1981, p. 9.

(22)

tonelaje nuestras exportaciones sean mayores , las importa--  
 ciones tienen mayor costo en el movimiento comercial marítimo. -  
 Y por la escasa participación en el movimiento de carga de altu  
 ra de las naves nacionales, ha participado en la cuenta de fle--  
 tes marítimos a través de la historia en la balanza de pagos --  
 (23)

del país como débito .

Las compañías fuertes de transportación a nivel mundial -  
 consiguen siempre mejores precios y condiciones para poder fun-  
 cionar, y se han podido expandir por ello, entre otras cosas, a  
 través de los océanos creciendo monopolícamente bajo la organi-  
 zación de empresas de las grandes potencias. Por esto mismo, la  
 oportunidad de funcionar en el comercio mundial se ve seriamen-  
 te disminuída. Además, hacia el sur de América, se tiene el - -  
 transporte que hacen algunas líneas de Brasil y Argentina que -  
 mueven la mayor parte de las mercancías en los intercambios de-  
 México con esos países, Uruguay y Paraguay.

Por las situaciones anteriores México ha tratado de bus--  
 car soluciones para incrementar su actividad y participación --  
 en el comercio mundial, y como uno de los proyectos más impor -  
 tantes y larga historia, ha sido el sueño de construir un puen-  
 te terrestre o fluvial que uniera los dos océanos facilitando -  
 el tránsito de mercancías y capturando divisas para el país por

(22) Ver cuadro No. 8 del apéndice.

(23) Angulo, Op. Cit. p. 30.

concepto de fletes. Desde el período colonial se tuvo la idea, Alejandro de Humbolt lo recomendó también; y en algunos países de los Estados Unidos se interesó en el área con los mismos fines, como en 1853 mediante el tratado "Gadsden" o cuando se pedía el libre paso por el territorio a cambio del reconocimiento de Juárez como presidente. Después Porfirio Díaz dió facilidades a la compañía inglesa "Pearson", quien realizó la construcción del ferrocarril que unía Salina Cruz con Coatzacoalcos, el 23 de enero de 1907. Pero cuando Estados Unidos puso en marcha el Canal de Panamá, el Istmo se olvidó, y tiempo después hubo proyectos concretos y propios como el del señor Modesto C. Rolland que proyectó un paso interoceánico fuera de nuestras posibilidades en cuanto sugería la creación de 10 vías paralelas que soportaran el paso de buques con todo y carga. Esto fue después de la Segunda Guerra Mundial, con Miguel Alemán como presidente de México. Más tarde, durante el sexenio de López Mateos, el señor Pascual Gutierrez Roldán quiso contagiar su euforia a ingenieros civiles que estudiaran el proyecto, y aunque se vió como algo asequible la construcción de este canal, el proyecto no prosperó. Sin embargo, últimamente, en 1978 después del viaje que realizó el presidente López Portillo a la U.R.S.S. y Bulgaria, parece haberse creado el ambiente necesario para ver que "la tecnología tenemos que generarla nosotros conforme a nuestra propia definición de necesidades y competencia, ajustando -

nuestras aspiraciones a la realidad de los imperativos y sin andar inventando la rueda cuando otros ya lo han hecho (24). De esta manera se desempolvó un proyecto que había sido presentado ya antes a Luis Echeverría, el denominado Alfa - Omega y que esta vez fué expuesto al presidente en turno por el Secretario de Comunicaciones y Transportes Emilio Mújica el 10. de junio de 1978 con un costo estimado de 300 millones de pesos (25). Esta vía de comunicación interoceánica estaría basada en el transporte de tipo multimodal a base contenedores, o sean, recipientes de metal similares a vagones de carga, llevados a través del Istmo de Tehuantepec, aprovechando la estructura carretera y ferroviaria que existía. En el transporte propuesto se abatía un 25% del costo entre el cruce por Panamá y el cruce a través del Istmo. Estados Unidos alentó la idea, el Banco Mundial dió su apoyo, quizá por los celos de la entrega del Canal de Panamá a su país y de que este restringiera su uso.

A partir de la aprobación del proyecto, hubo gran entusiasmo por desarrollar el programa y se iniciaron una serie de compras necesarias para la realización de estos planes. A ello se dedicó SEMULTRA, Servicio Multimodal Transísmico, organismo descentralizado que nació en 1980 en base al reglamento que se-

(24) S. C. y T. Información, ejemplar mayo - junio de 1978, p. 11.

(25) Idem, editorial.

(26)  
 expidió al respecto en 1979 . Se dedicaron a preparar Salina Cruz, Coatzacoalcos, la vía ferrocarrilera, la carretera - que les uniera y el equipo necesario para el manejo de los con-  
 (27)  
 tenedores. Por ello, en 1981 la Secretaría de Comunicacio - nes anuncia la adquisición de 8 locomotoras y la instalación de 20 plataformas. Se planteaba también que serían unos 100 millo- nes de pesos generados por utilidad mediante el movimiento de - 50 000 contenedores cuyo recorrido por vía férrea entre uno y - otro extremo del corredor se calculaba en 12 horas, y 6 en ca- rretera.

A parte de las 62 plataformas que se instalaron, se adqui rieron 16 montecargas frontales, 21 de otros tipos, una grúa -- montada sobre camión, y otros aparatos que representaron una -- fuerte erogación. Para junio de 1981, el director de Semultra - afirmaba tener una inversión de 470 millones de pesos en el pro- yecto del corredor transístmico (28) . Pero entre la Dirección de Dragado y la Dirección General de Obras Marítimas, la inversión ascendía a 798.4 millones; en equipo portuario era de 243.6 mi- llones y en ferroviario de 247. Sin embargo, había ya intere- sados en ocupar este transporte entre quienes se contaba Alema- nia, Holanda, Japón, Francia, Suiza e Israel.

(26) S. C. y T. Anuario Estadístico 1976-1982, p. 38

(27) S. C. y T. Información, Agosto de 1981. p. 7.

(28) Idem., Mayo-Junio de 1981, p. 23.

A cinco años de distancia del nacimiento del proyecto de la vía Alfa - Omega, está considerado por algunos como un completo fracaso, ya que los clientes esperados no llegan, y el equipo y las instalaciones que se calculan en 20 000 millones de pesos parecen irse destruyendo con los sueños de quienes pusieron en él sus esperanzas. La resistencia de las compañías navieras internacionales a usarlo se atribuye a la poca seguridad, burocratismo y mal servicio en general (29). El puente transistmico se concreta a dar servicio a Transportación Marítima Mexicana.

El ingeniero Carlos Haro Martínez, uno de los pioneros del proyecto (30), afirma la desconfianza que han mostrado las compañías navieras, y piensa que quizá tienen razón, ya que con el poco tránsito que hay, aproximadamente un barco cada diez días, a veces se queda mal con el transporte; la Comisión Federal de Electricidad y los Ferrocarriles Nacionales no parecen tener mucha cooperación con esto. Varios kilómetros de vía están en suelo pantanoso, y las carreteras necesitan también mantenimiento que no se dá. Por todo ello parece ser que los días del sistema están contados. También se ha pensado que quizá cuando el Canal de Panamá sea entregado a su país, y no tenga Estados Unidos ya su control, vuelvan la mirada al viejo pro

(29) Proceso, Semanario de información y análisis, No. 390, --  
Abril de 1984, p. 12.

(30) Idem, p. 14.

yecto mexicano para darle vigencia y utilizarle a su conveniencia. Entonces aprovecharemos nuestro canal con otras normas de juego que no serán nuestras por supuesto.

Pero si nunca se ha permanecido estático en lo que se refiere a planes para impulsar la marina mercante, en los últimos años es cuando menos podríamos decirlo, ya que uno de los mejores proyectos ha sido el de crear verdaderos puertos industriales. La idea tampoco es nueva, y en el mundo se puso vigente -- después de la Segunda Guerra Mundial. Rotterdam, Amberes, El -- Havre y Singapur entre otros, fueron ejemplo de ello, para continuar Tokio, Yokohama, Kobe, y Houston. La nueva modalidad significó adaptar los puertos para darles un fácil acceso a las embarcaciones, y respecto a los otros sistemas de transporte, hacer una vinculación adecuada a las áreas industriales; crear -- también instalaciones e infraestructura portuaria para el manejo de grandes volúmenes de carga; desarrollar modernos núcleos urbanos para favorecer la vida social. En fin, lograr un desarrollo regional armónico y autosuficiente que incida en una mejor distribución de la riqueza y el aprovechamiento de los recursos naturales.

En México, se ha tenido la inquietud de promover la creación de este tipo de puertos, ya que el carecer de instalaciones apropiadas ha sido uno de los grandes problemas para México en su lucha por un crecimiento económico. Además se ataca tam --

bien el problema de concentración de la población. Sólo el Estado de México, Nuevo León y el Distrito Federal asientan el 28% del total de la población y se genera el 63% del valor bruto de la producción industrial, observándose además cierto crecimiento del porcentaje, pues en 1940 fué de 49% y en 1960 de 54%, por lo que se vió como algo importante desplazar población a las zonas de recursos donde los costos se abatirían y se respondería a las demandas de la implantación de industrias en los mismos puertos. Estos podrían también recibir grandes buques, ya que a excepción de Lázaro Cárdenas, ninguno podía albergar naves de más de 25 000 tons.

(31)

Las zonas escogidas para tal efecto fueron aquellas de mayor riqueza como Tabasco, donde se tiene la mayor producción petrolera del país, con ricos yacimientos de azufre y con importantes depósitos de sales de potasio. En esta zona está la refinería de Minatitlán, el complejo petroquímico de Pajaritos, fábricas de maquinaria pesada, industria química, material de construcción, etc.; o Altamira, con petroquímica y parque industrial; Lázaro Cárdenas con siderurgia y fertilizantes; Salina Cruz con refinación de petróleo y manejo de crudo también. (Ils. pág. sig.).

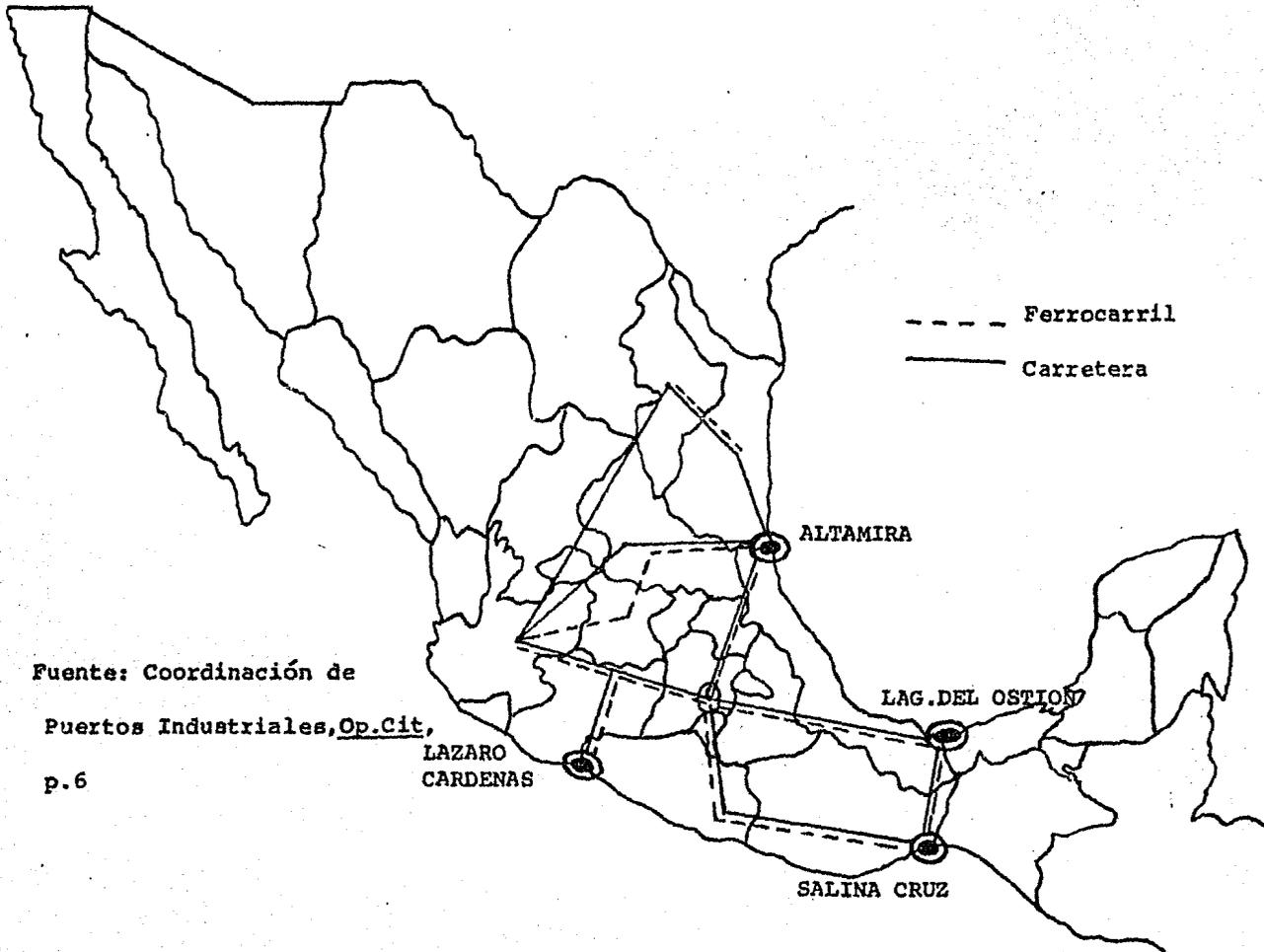
El programa se puso en marcha en mayo de 1979 con el nombre de Puertos Industriales e incluye dos puntos importantes:

1. Obras Portuarias, construcción total de los diques rom-

---

(31) S. C. y T. Memoria 1976-1982, p. 39.

LOCALIZACION DE PUERTOS INDUSTRIALES.



Fuente: Coordinación de  
Puertos Industriales, Op.Cit,  
p.6

peolas y excavaciones de canales de accenso y dársenas.

2. Terminales de usos múltiples y especializados; construcción de muelles con instalaciones y obras complementarias en cada uno de los puertos, como accensos ferroviarios y carreteros, o el desarrollo urbano.

Algo importante fué la decisión de que cada puerto contara con una administración descentralizada para resolver los problemas de cada región. El puerto piloto del programa fué Lázaro --  
(32)  
Cárdenas, sequido de Altamira, y el decreto que le dió ---  
(33)  
vida al plan, de diciembre de 1981.

El programa se fijó la cooperación del Gobierno Federal, --  
Municipal y Estatal, con la participación de casi todas las Se -  
cretarías de Estado.

México pretende entrar a una nueva etapa de desarrollo, gra -  
cias también a la intensificación del comercio que pueda efec -  
tuarse por la recepción de busques de gran calado.

En la zona del puerto de Lázaro Cárdenas se encuentran los -  
yacimientos de fierro de las Truchas, que representan poco más -  
del 20% de las reservas totales del país. También hay depósi -  
to de caliza, caolín, plata, cobre y zinc. Se encuentra --  
cerca la presa El Infiernillo, que aprovecha El Balsas para

(32) S. C. y T., Información, mayo - junio de 1981, p. 20.

(33) S. C. y T., Programa de Puertos Industriales, p. 126.

dar un potencial de 2630 M.W. Su capacidad para almacenar llega a 10 500 millones de m<sup>3</sup>. Más arriba se encuentra la presa y -- planta hidroeléctrica José Ma. Morelos con capacidad de generación de 304 mil K. W. Dada la riqueza de la zona, y que tradicionalmente ha sido un punto importante, se le dió preferencia y se le dota de accesos carreteros, ferroviarios y servicio de aeronáutica. Habrá una zona profunda para recibir buques hasta de 250 000 T.P.M.; también se pensó en grandes patios para contenedores, en un nuevo astillero, y no se ha descuidado desde luego posibilitar el manejo de granos con los más modernos sistemas de ductos y bandas para movimiento de carga y descarga. -- En fin, se quiere aprovechar al máximo las riquezas de la zona.

Cerca de Tampico, se encuentra el puerto de Altamira, el segundo en el programa, situado en las inmediaciones del Río Pánuco. En esa zona se ubica la refinería de Ciudad Madero, cuya capacidad de producción es de 165 000 barriles diarios de destilación al vacío de residuos, 23 000 de destilación catalítica -- (34) de gasóleo y 15 000 de formación catalítica de gasolina . -- Existen fábricas de alimentos, jabón, materiales de construcción, embotelladoras y plantas de productos químicos. Hay también plantas congeladoras de pescado procesamiento de camarón, y dos astilleros.

---

(34) S. C. T., Programa de Puertos Industriales, p. 17.

Se hacen estudios también para la construcción de la presa Tamesí, para riego, control de ríos y obras de captación y conducción de agua en bloques. Con esto se piensa habilitar 265 hectáreas para siembra, teniendo un total de 400 000 hectáreas de riego. Los accesos, muelles, almacenes, etc., se han programado también cuidadosamente. Este puerto fué visitado recientemente por industriales japoneses que ven la posibilidad de invertir en la zona (35). Como siempre, la inversión se podrá aceptar pensando en el impulso económico que esto puede significar, sin embargo toda inversión extranjera en México, dadas las condiciones en que se efectúan, sólo nos traen mayor sujeción económica.

La tercer zona destinada a puerto industrial es la del Ostitión, al sur del Golfo de México, rica en energéticos primarios, de los que el petróleo es el más importante, ya que existen incluso mantos submarinos. Además, hay azufre, depósito de sales de potasio, etc. En esta zona se encuentra la refinería de Mina titlán, y en todo el sur Petróleos produce poco más de un millón de barriles de crudo y cerca de dos millones de pies cúbicos de gas, lo que representa alrededor del 80% de la producción total del país (36). También se localiza ahí el complejo petroquímico de Pajaritos que tiene capacidad para procesar 192

(35) S. C. y T. Información, noviembre - diciembre de 1983, p. 28.

(36) Coordinación General del Programa de Puertos Industriales, México, 1981, P. 23.

millones de pies cúbicos de gas natural diariamente. En construcción se encuentra el complejo industrial La Cangrejera y cerca también el complejo Morelos.

El cuarto lugar de los puertos que abarca el proyecto, lo tiene Salina Cruz, situado al norte del Golfo de Tehuantepec. En la zona se encuentra el Distrito de Riego No. 19 que tiene su apoyo en la presa Benito Juárez. Hasta ahora las industrias más importantes de la región se han desarrollado mediante la construcción y reparación naval, la industria posquera y la petrolera, que se reforzó recientemente con nuevas instalaciones de la Refinería del Pacífico. En este puerto se pensó como el modelo que contendría la rama industrial, comercial y petrolera.

Como en todos los demás puertos, se ha tenido la preocupación de instalar un parque industrial, para lo que se adquirieron 263 hectáreas, y en general, el proyecto abarcará unas 3000 hectáreas.

Paralela a la inversión que se realiza en estos planes existe la preocupación por el provecho máximo que de ellos se pueda obtener, por lo que la capacitación de personal para su funcionamiento también se prevé con la anticipación debida, dando vida a centros de capacitación que atenderán a 12 400  
(37)  
alumnos . Y también existe la inquietud de contar con metas-

37) Coordinación general del Programa de Puertos Industriales.  
Ob. Cit. p. 35.

bien definidas en períodos determinados <sup>(38)</sup>.

No todos los proyectos del país se han concentrado en los últimos años en los puertos industriales, se han atendido también los puertos que tradicionalmente han sido importantes para el país, como Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, etc. El movimiento de carga que han tenido -- les coloca en un plan importante, <sup>(39)</sup> y por ello no se les ha querido descuidar.

En general, ha existido la inquietud de organizarse administrativamente lo mejor posible, y de adquirir lo necesario para el éxito de los programas, por ello la creación de la Comisión Nacional de Marina Mercante en 1981, y la compra del buque "Nauticas México", un buque escuela; ó la compra por parte de -- T.M.M. en 1983, del buque más grande que tiene el país, con una capacidad de carga de 122 mil 433 T.P.M. y forma parte de las -- 159 que se han adquirido durante la presente administración. Se adquirió al Japón y se abanderó el 8 de septiembre de 1983, para zarpar al día siguiente con 115 mil tons. de sal para Japón. Su nombre es Guaicuri <sup>(40)</sup>.

Se ha acordado también que en general las compañías importadoras y exportadoras mexicanas den preferencia a buques mercantes mexicanos para acrecentar la participación de la marina-mercante mexicana. Esto fué el resultado de una sesión de traba\_

(38).- Ver cuadro No. 9 en el apéndice.

(39).- Ver cuadro No. 10 del apéndice.

(40).- S.C. y T. Información, sep. - octubre de 1983, p. 16.

jo de la Comisión Nacional de Marina Mercante <sup>(41)</sup> en su lucha-- por impulsar el transporte nacional.

El esfuerzo ha sido mucho, y aún así, se considera que los logros están por debajo de las cifras convenientes. En la actualidad se cuenta con 14 056 m. de muelles, (1982) mismos que -- sumaban 10 836 m. en 1977. Las áreas de almacenamiento sumaban 779 780 m<sup>2</sup>, y hoy alcanzan la cifra de 1 390 708 m<sup>2</sup>. El presu-- puesto que en 1977 tenía el sector era igual a 1 252 millones, -- y para 1982 se vió incrementado a 13 535 millones. El mayor por-- centaje de ingresos se obtuvo por derecho de almacenaje, y esto permitió un superavit de 804 millones en relación con los egresos por funcionamiento <sup>(42)</sup>, lo que resulta alentador.

Los transbordadores realizan también cierto movimiento marítimo que aunque es local, y no participa por lo tanto del comercio internacional, ayuda a dar cierta autosuficiencia en el traslado de nuestros productos en el territorio. Sin embargo, -- si para este transporte directamente no se depende del exterior, si por medio de las unidades que se utilizan para ello, ya que-- teniendo que adquirirlas en otro país, debemos repararlas tam-- bién bajo su tutela, o incluso pedir que nos las reparen total-- mente. Además de contar con su mantenimiento continuo, lo que ocasiona

---

(41).- Idem., p. 17.

(42).- S.C. y T., Memoria 1976-1982, p. 124 y ss.

desde luego fuertes erogaciones, y una dependencia total para su funcionamiento.

Los estímulos gubernamentales no han faltado tampoco, y recientemente como una prueba más, se dió en 1980 estímulo fiscal a las embarcaciones mexicanas, ya que se les dió un precio especial de combustible, se hicieron más programas de abanderamiento e inversiones a diversas empresas mexicanas navieras. <sup>(43)</sup> Esto es parte de la lucha por la autosuficiencia.

La ayuda mutua con países de escasos recursos ha sido otra de las salidas que se han querido encontrar, y por ello no han faltado los convenios bilaterales con algunos países como Ecuador, Venezuela, o Brasil; o del viejo continente con España, Italia, República Popular China y la U.R.R.S. sobre estudios y capacitación de trabajadores portuarios, etc. Pero estas políticas no han logrado que estos países obtengan independencia económica, pues ninguno puede ofrecer la tecnología que sus procesos productivos están exigiendo ya.

Por su parte, el sector de autotransporte también ha luchado por mantenerse en México funcionando lo mejor posible, y para ello entre otras cosas ha tratado de colaborar con los planes gubernamentales, como sucedió con la construcción del primer hotel en Acapulco, ya que con ello aumentaría el turismo y consecuentemente sus ganancias.

---

(43) S.C. y T., Información, enero-febrero de 1981, p. 81.

Ayudaron también con aportación de cierto capital para el surgimiento de Aeroméxico, integraron la C.T.M. y cada sexenio han apoyado incluso monetariamente las campañas presidenciales (44).

Desde 1954 en que se habían separado el autotransporte de carga y el de pasajeros, la situación no varía, pero en 1981 en magna asamblea verificada en el Teatro Ferrocarrilero, desaparece la Alianza de Camioneros de la República Mexicana que desde 1954 había agrupado al autotransporte de pasajeros y surge la Confederación Nacional de Autotransportistas, que agrupa a más del 90% de los prestadores autorizados de los servicios de pasaje y carga, independientemente de estar agrupados por ley a la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones (45).

El gremio sigue teniendo mucha fuerza, pero internamente las líneas sienten competencia y han tratado de mejorar a excepción del transporte de pasajeros en el Distrito Federal que pasó recientemente a manos del gobierno. En el transporte foráneo de pasajeros los prestadores de servicios en la medida de lo posible han introducido nuevos modelos y más comodidades para los usuarios. Respecto al servicio de carga, las unidades fueron cambiando también, y en 1968 la empresa General Motors fabricó el camión carguero Turbo Titán III que consta de un tractor ac-

---

(44) Idem, p. 174, Historia Oral del Señor Rubén Figueroa.

(45) Idem, p. 75.

cionado por turbina de gas de 280 c.f., transmisión automática de 6 velocidades y un remolque tipo furgón de acero inoxidable. Sin embargo, no todas las novedades se podían ir adquiriendo -- en el país, pues la política gubernamental como ya se dijo ha sido cambiante. La industria nacional no se pudo desarrollar en el sector pues siempre ha estado este en manos de particulares que han preferido desde luego las unidades que se fabrican fuera; pero sí se cuenta con la fábrica Dina, que surte en alguna medida la demanda de esas unidades. Esta empresa pertenece al gobierno como se sabe, y su permanencia en el mercado no ha sido tarea fácil.

El autotransporte nació con fuerza y su rápida expansión -- fué en gran porcentaje clandestina, prueba de ello es que en la encuesta que se realizó en 1971 se detectaron más de 70 mil unidades al margen de la ley, protegidos por amparos provisionales, y por ello se promovió la creación de asociaciones de concesionarios de cada camino nacional y se dotó de permisos provisionales a los prestadores que se encontraban en situación ilegal tras demostrar su trabajo en las rutas, promoviéndose además su integración en sociedades mercantiles y cooperativas, lográndose hasta 1976 la constitución de 1 300 de ellas. Con esta estructura, el autotransporte pudo participar en la década de los setentas -- en el transporte nacional de carga con el 79% del volumen total

de la misma <sup>(46)</sup>. El ritmo de crecimiento era ya alto en el período, pues se calculó en 6.1%, pero a partir de 1977 se aceleró a 10.3%, cuando el del ferrocarril era de 3%. <sup>(47)</sup>

La política gubernamental ha sido reglamentar lo más posible este servicio, y apoyarse en él para el logro de planes de desarrollo del país, como el que se hizo para el período 1977-1982 sobre el Autotransporte Federal, con el objeto de incrementar su eficiencia y seguridad en los servicios.

Los usuarios principales del sector son: CONASUPO, FERTIMEX, UNPASA, SIDERMEX, PEMEX, CANACINTRA, CONCAMIN Y CANACERO. Y entre las encargadas de prestar el servicio; Almacenes Nacionales de Depósito, S.A., Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, y Ferrocarriles Nacionales de México.

Este medio de transporte con crecimiento extraordinario en el país puede haberse fortalecido entre otras cosas debido a que ha tenido la cualidad de poder demandar más servicios de industrias de fabricación y mantenimiento, de consumir derivados del petróleo y de generar más empleos, todo ello aparte de las condiciones expresas de que hemos hablado ya. Sin embargo, para responder adecuadamente a las demandas de carga generada, se estima que el autotransporte deberá crecer a un ritmo de 12.9% en lugar del 8% que ha sido el máximo continuo, lo que parece estar fuera

(46).- S.P.P., S.C.T., S.P.F.I., Autotransporte Público Federal y equipo de transporte, México, 1981, p. 18.

(47).- Idem.

de las posibilidades; pero además, se ha hablado también de la racionalización del uso del energético, por lo que lo más conveniente quizá fuera impulsar más el transporte ferroviario para este servicio de carga.

Por otro lado la preocupación que ha existido alrededor del autotransporte se dirige más hacia la forma de funcionamiento, pero la industria automotriz en lo que respecta a camiones y tractocamiones, no ha podido crecer al ritmo que demanda el país, la producción mundial está realmente en manos de tres países que concentran un 89% de la producción total,<sup>(48)</sup> por lo que hay pocas posibilidades de que una industria pobre tenga consumidores en el mundo, aunque lo que sí es definitivo es que la política de producción nacional se vea seriamente delineada de acuerdo a los cánones que marquen las potencias en este aspecto, y que en esto como en los demás sectores, nos veamos dependientes del exterior para poder funcionar, ya que el tener las potencias el 89% de la producción mundial, se entiende que han debido ya instalarse a base de empresas transnacionales en casi todo el mundo, imponiendo sus productos fácilmente por la falta de tecnología en países tercermundistas. El modelo que se marcó México para pretender cierto desarrollo, consistente en "Sustitución de Importaciones", no ha podido obtener la fabricación de un camión

---

(48) Idem., p. 50.

al 100 %, y esto es un sueño que jamás se podrá realizar, pues al tener que importar maquinaria pesada para producir, los costos se elevarán a niveles insostenibles para el consumo interno y mucho menos para vender al extranjero un producto de manufactura tipo "casera", que utiliza métodos rudimentarios, por lo tanto emplea mucho tiempo en su fabricación, además de haber tenido que gastar excesivamente en materia prima para conseguir al final del proceso pocas unidades defectuosas y con alto costo, que consecuentemente no podrán competir en un mercado mundial, donde gracias al desarrollo de la tecnología se encuentran unidades excelentes con un costo muy accesible. Pese a los esfuerzos de industrialización del país, la tecnología mundial nos arrasa.

En lo que respecta a los ingresos del autotransporte, el año de 1980 nos demuestra que la mayor partida fué del servicio de carga con un 67.5% del total. Y dentro del servicio de carga, los tractocamiones de 3 ejes tuvieron un 42.7% de participación<sup>(49)</sup>. Estos ingresos corresponden plenamente a los demás datos en el sentido de que el autotransporte de carga es lo que tiene mayor movimiento en el sector, y en sus manos se encuentra el 80 % -

---

(49) S.P.P. Dirección Gral. de Estadística, México, 1976, p. - 230.

de la carga terrestre que el país transporta. Por ello mismo, - y como ya decíamos, se ha procurado mantener el mayor control - posible sobre el sector, designando las tarifas que deben cu -- brirse y el impuesto anual por camión, que en el año de 1980 -- fué de 1542 pesos para unidades hasta cinco toneladas, y para - vehículos de más de 20 toneladas de servicio de carga especiali -- zada la cuota fué de 12 092 pesos.

No todo ha sido buscar la forma de controlar este sector, sino también la de darle apoyo, y por ello, la creación del --- BANCAUTO, el Banco del Autotransporte S. A. como institución -- de Banca Múltiple, con capital de 300 millones para financiar - el desarrollo de la industria del autotransporte, (50) misma que como ya se mencionó requiere de un ritmo de crecimiento acelera -- do cuando menos para responder a la demanda interna. Y también -- se han pensado otras posibilidades como la de hacer compras en -- común mediante una comisión intersecretarial para el fomento -- cooperativo. Se sabe necesaria la programación para el desafío -- del futuro (51) .

Para que la participación del sector en la "Empresa Mexica -- na de Transporte Multimodal" fuera posible, se incorporaron cen -- trales de servicio de carga como accionista, ya que si los pla -- nes de impulsar el comercio exterior de México han sido ambicio --

(50).- S. C. T., Informe de Labores 1982, México, p. 38.

(51).- S. C. T., Anuario Estadístico 1976-1982, p. 40.

-sos para puertos, es necesario contar con un transporte carretero eficiente para que el programa en su conjunto pueda tener resultados positivos.

Administrativamente, la Dirección General de Autotransporte ha tratado de organizarse lo mejor posible creando departamentos especiales para atender todas las necesidades propias de una empresa en expansión. Así, cuenta con un departamento de estadística, otro de planeación, de información, contaminación, seguros, polizas, fianzas, programa de lubricantes y carburantes, servicios al público en general, e incluso se planeó la formación del Archivo Histórico de la Dirección, que puede ya ser visitado.

Otra de las preocupaciones ha sido tener una red de caminos que corresponde a las necesidades del autotransporte que se desea, (52) y por ello en 1983 se planeó una inversión para transportes que representa el 86% de la inversión total de 268 mil millones de pesos para Comunicaciones y Transportes, (53) El esfuerzo continúa para tener lo más completo posible el servicio.

No obstante todos los esfuerzos por elevar el índice de crecimiento de lo que es el transporte carretero en sí, en cada una de sus facetas, se sigue contando con los mismos inconvenientes de toda la historia de este sector, y como prueba de ello, podemos mencionar la recién instalada planta de la Ford en Hermosillo, con la que Sonora se empieza a integrar a la economía es-

---

(52).- Ver cuadro No. 11 en el apéndice.

(53).- Sistema Carretero Actual, Pág. siguiente.

SISTEMA CARRETERO DE LA REPUBLICA

MEXICANA



Fuente: Selecciones del  
Reader's Digest.  
Atlas Mundial, México,  
1980.

tadounidense. Con una inversión de 500 millones de dólares, la Ford empezará a producir 130 mil automóviles compactos, y sus ganancias ya sabemos que irán alrededor de cuatro dólares por cada uno que invierta (54). Para que la planta se instale, se ha ofrecido como siempre todas las facilidades posibles, terrenos, luz, agua, teléfono, ferrocarril, en fin, todo al servicio de la Ford. La historia no dejará de repetirse nunca, y siempre bajo circunstancias parecidas, como la promesa de 9 mil empleos directos para la población, impulso industrial, etc., pero resulta que esa mano de obra es una de las principales causas de la instalación de la planta porque el obrero más mal pagado en Estados Unidos gana 23 dólares la hora, en cambio el mexicano se conformará con 12 dólares por cada jornada de trabajo. Además, en ningún estado de México en el que anteriormente se hubiese establecido una planta armadora de autos, se ha observado que la industrialización haya llegado también.

La experiencia desgraciadamente nos enseña que el capital extranjero ha penetrado al país siempre a saquear nuestros recursos y ha contribuido al déficit de la balanza de pagos. La verdad es que la producción de la planta estará destinada en más del 90% al mercado estadounidense, y por lo tanto es perfectamente predecible que se establecerá una dependencia del ciclo económico norteamericano (55). Por todo lo anterior, puede surgirnos--

---

(54).-- Proceso, Semanario de información y análisis, marzo 1984.  
P. 15.

(55).-- Idem.

la pregunta sobre la causa por la que el gobierno hubiese podido apoyar con tanta euforia dicho proyecto, ya que como dijimos, se obtuvieron todas las facilidades de su parte.

Para finalizar, se ha de aclarar que dadas las características del autotransporte, se dificulta cualquier clase de estudio que se pretenda alrededor del mismo, los datos estadísticos son escasos y algunas veces contradictorios.

Por lo que respecta a la aviación, mencionamos en páginas anteriores que su proceso fué de fusión, para poder subsistir, - alrededor de dos líneas que fueron las únicas que prosperaron de las muchas concesiones que se otorgaron, y por lo tanto creo conveniente hacer una breve reseña de las mismas para descubrir la causa o causas de su éxito.

La Compañía Mexicana de Aviación empezó a funcionar con -- dos aviones Lincon Standar con motor de 150 c.f. y velocidad de 95 Km. por hora con capacidad para un pasajero. La empresa construyó un pequeño campo de aterrizaje cerca del puente de Morali- llo, siendo este el primer aeropuerto civil en la República Mexi- cana. Sus primeros vuelos fueron México-Tampico.

La empresa tuvo por fundadores a William Mallory y George- L. Rihl, y sus primeros contratos los tuvo asegurados con las -- compañías petroleras extranjeras y dirigentes de los principales bancos del país. Su carga la transportaba a campos petroleros, o bien transportaba a funcionarios de empresas. Los siguientes apa

ratos que adquirió fueron de 250 c.f. dadas las demandas de las crecientes compañías a las que servía.

Para 1928 logró el gobierno mexicano el primer contrato de transporte aéreo postal civil en su misma ruta, México-Tampico vía Tuxpan. La Dirección de Correos pagaba 75 centavos por kilómetro recorrido de correspondencia según el contrato. Esto lo lograrían por haber demostrado en corto tiempo la solidez de esta empresa. Y sobre el transporte de pasajeros se autorizó cobrar, según la experiencia de los ferrocarriles, 45 centavos -- por kilómetro en los primeros 400 y 30 en los siguientes 300. -- En los viajes más cortos, esto era de menos de 100 kilómetros, -- el importe sería el doble por kilómetro y en caso de no tener -- vendidos los boletos para todo el pasaje, el interesado debía -- cubrir el costo de los mismos.

En 1928 se inició otro vuelo a Veracruz, y en 1929 recordamos que fué absorbida la línea por Pan American Airways por -- convenir así a sus intereses y le dió gran impulso mediante nuevos sistemas auxiliares de navegación, torres de transmisión radioeléctrica, servicios meteorológicos, etc. y pudo con todo -- ello progresar rápidamente abriendo nuevos aeropuertos en el -- resto del país, comunicó a Estados Unidos con Latinoamérica --- quien también seguía de esta forma un proceso de dependencia-- en relación con el coloso del norte en cuanto estos aviones lle -- gaban al territorio.

En 1931 se inauguró un vuelo más, México - La Habana, con lo que pudo salir del continente y ampliar su actividad, que requirió de nuevos aparatos, esta vez los Douglas DC-2 para 14 pasajeros, iniciando con ello sus vuelos México - Los Angeles, para luego introducir nuevamente otros aparatos, Los Douglas DC-3- con capacidad para 21 pasajeros en la línea México - Mérida - -- Chetumal, y en la de México Monterrey - Nuevo Laredo. De tal manera que para 1942 esta compañía recorría ya 300 mil kilómetros- por semana.

Algo necesario ante tal expansión, fué la apertura de una- escuela para adiestrar mecánicos para la empresa, con ello debía haber buen ahorro de mantenimiento, que era solicitado siempre a Estados Unidos. La lucha por lograr la autosuficiencia para funcionar se ha hecho patente en varias ocasiones como ésta.

A partir de 1948 la P.A.A. liberó el 60% del capital de -- C.M.A. que adquirieron empresarios mexicanos, entre ellos Abelar do L. Rodríguez y Aarón Saenz. Para este momento la empresa ha -- bía experimentado cambios en su personal dado que en 1936 el titular de la S.C.O.P., general Francisco J. Mújica decidió apli -- car las normas legales vigentes sobre personal técnico en las -- empresas extranjeras y exigió que los pilotos fuesen de naciona- (56) lidad mexicana . Este fué un gran paso en las medidas guberna mentales que estaban tomadas ya con anticipación, pero que no --

se exigían, como sucede en otros casos, dadas las presiones que el país siempre ha tenido. Sin embargo con este hecho podemos -- constatar que en los momentos en que se ha visto la oportunidad para hacerlo, se ha procurado la independencia posible respecto a potencias económicas.

Para 1957 se pudo establecer el transporte de carga regularmente, adquiriéndose cada vez más aparatos, como los DC-7C, o los primeros Jets en 1960; y nuevas rutas como la México - Los Angeles.

A partir de 1964, el gobierno tratará de que la línea vaya perteneciendo cada vez a México, y con ese objeto adquiere los aeropuertos y facilita el camino para que las acciones que obraban todavía en poder de P.A.A. lleguen a manos en 1968 de Manuel Sosa de la Vega y Crecencio Ballesteros. Para este momento, Aaron Sáenz había dejado la compañía y esta se encontraba además en crisis económica, por lo que se pudieron efectuar estos movimientos. En la actualidad, el gobierno cuenta con todas las acciones de la compañía, teniendo grandes problemas para subsistir ante la competencia mundial en este transporte, ya que 29 líneas internacionales llegan a México, <sup>(57)</sup> ofreciendo un buen servicio, por lo que las compañías mexicanas tienen que mantenerse en condiciones de competir en calidad, costo, etc.

La otra compañía de que hablabamos es Aeronaves de México,

(57) Ver cuadro No. 12 en el apéndice.

que empieza a funcionar en 1934 con un aparato Stinson de Luxe para cinco pasajeros con motor Lycoming de 215 c.f. Su fundador fué Antonio Díaz Lombardo que adquirió el aparato en Kansas. El primer vuelo lo realizó a Acapulco, y se contó con ayuda económica de autotransportistas. En 1944 con los bimotores Boeing - 247-D para 13 pasajeros, extendió su actividad a Tepic, Culiacán, Guaymas, Cd. Obregón, Hermosillo y Nogales; absorbiendo -- también algunas empresas como Transportes Aéreos del Pacífico, -- Líneas Aéreas Jesús Arabia, Taxis Aéreos Nacionales, Aeronaves -- de Michoacán, Taxis Aéreos de Oaxaca, Líneas Aéreas Mexicanas -- (58) y Aerovías Reforma . Con ello lograba consolidarse para hacer frente a la competencia, y en 1959 adquiere esta línea el -- gobierno, con un equipo muy heterogéneo que era difícil de mantener, por lo que se compran los Douglas DC-6, y en general se trató de uniformar el equipo para reducir costos operacionales.

Pudiésemos pensar que si de las dos compañías que se definían en el país como las únicas a sobrevivir, sólo una pertenecía a mexicanos, lo lógico es que el gobierno tratara de adquirir aquella que no nos pertenecía, sin embargo parece ser que -- ante tal imposibilidad en ese momento, lo que se buscó fué consolidar a nuestra compañía que pasaba por fuertes problemas --- al tener que competir con una empresa norteamericana. Con tal --

---

(58) Idem, p. 42.

objetivo, siguió absorbiendo pequeñas empresas estatales, y llegó a tener para 1964, 28 unidades de cinco fabricantes nada más. Sin embargo la erogación por este mantenimiento debía ser aún - mucha, y nunca dejaría de serlo, ya que contamos con las mismas condiciones de siempre, aparatos importados, que requieren mantenimiento del extranjero, nuevas compras cuando ello ya no es posible en las unidades, y una serie de cuestiones que hemos -- visto repetirse a través de nuestra historia innumerables oca-- siones y que sólo nos han encaminado a la dependencia pese a es-- tos grandes esfuerzos gubernamentales.

La línea cubre en la actualidad más de 44 647 kilómetros, y sirve a 40 ciudades. Se ha preocupado por tener su centro de capacitación para pilotos desde 1969, y por llegar a todos los - rincones posibles. A partir de 1971 la empresa cambio su nombre por el de Aeroméxico.

La relación que guarda nuestro país en este transporte con otros es como sigue: E. U. maneja 9 líneas hacia México, nosotros 2; España, Francia, Colombia, Guatemala, y Costa Rica nos envían una línea respectivamente; de Panamá recibimos dos líneas, y el resto de países que vuelan hacia México, no recibe ninguna línea mexicana y se tienen que autorizar vuelos de fletamento a esas regiones, como sucedió en 1982, en que se fletaron 870 vue-  
(59)  
los de este tipo .

---

(59) S. C. T., Informe de Labores 1982, P. 62.

El crecimiento de la aeronáutica nacional fué en 1980 - con relación a 1976 de un 83% y el de las empresas extranjeras, de un 85%<sup>(60)</sup>. Estos resultados se han logrado bajo el control gubernamental, pues las dos líneas fuertes que se tienen les pertenecen, ya que el capital privado que había en Mexicana cedió recientemente sus derechos.

La relación que se tiene con el resto del mundo mediante nuestras líneas realmente no ha logrado ser suficiente, pues son muchos países que nos visitan y nosotros no llegamos a ellos. Los lugares a los que volamos no son muchos<sup>(61)</sup>. Además la carga que se transporta por avión suele ser muy variada, pero en general son productos de tecnología que el país no posee, y cuyo costo de transporte esta justificado por su alto valor. Sin embargo, la carga que las Empresas Nacionales han transportado en los últimos años ha aumentado, revelando un esfuerzo más de nuestras compañías. Esto se aprecia en las siguientes cifras:

CARGA COMERCIAL TRANSPORTADA

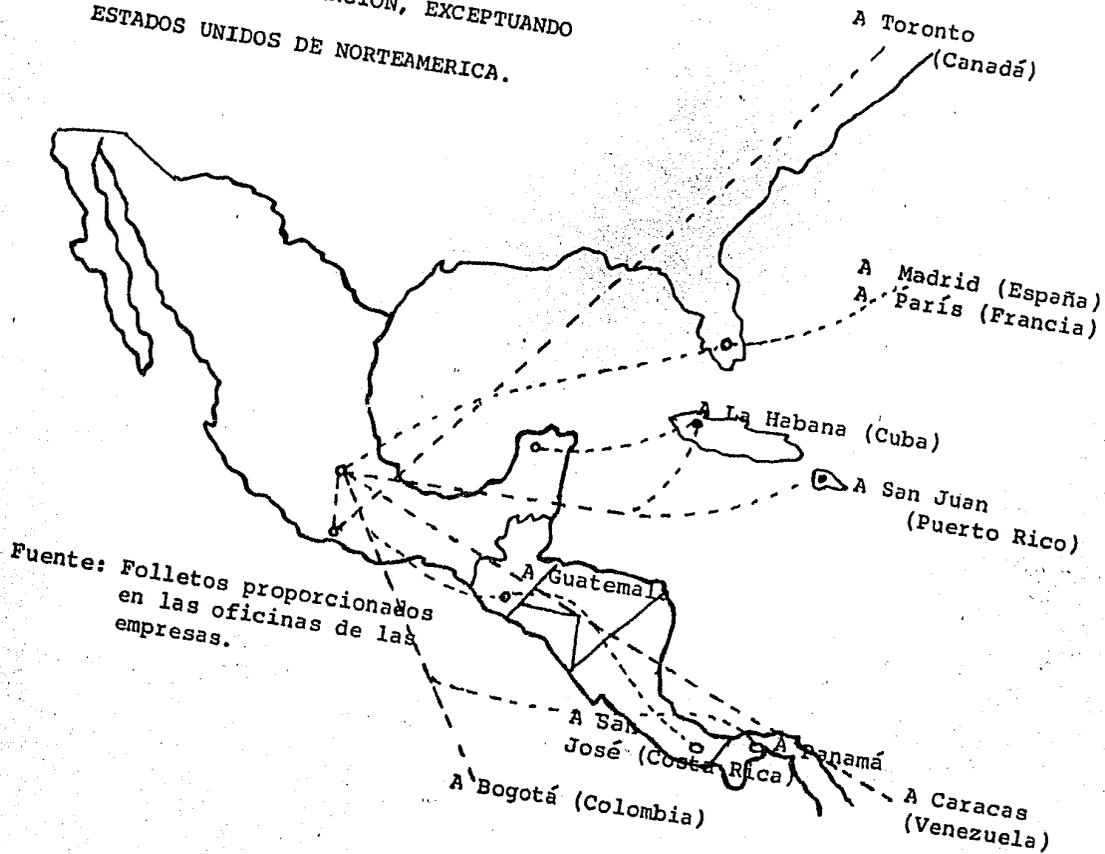
	1971	1975	1978	1979	1980	1981	1982
Total Ton.	54036	91707	130633	147621	165396	173600	197000
Empresas Ext.	18.2	28.6	35.0	43.5	45.5	49.1	54.3
Empresas Nac.	35.8	63.0	95.6	104.4	119.5	124.5	142.7

FUENTE: Informes Anuales del Depto. de Estadística de Aeronáutica.

(60) S.C.T. Información de enero-febrero de 1981, p. 29.

(61) Ver mapa en la pág. siguiente.

RUTAS INTERNACIONALES DE AEROMEXICO  
Y MEXICANA DE AVIACION, EXCEPTUANDO  
ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA.



Fuente: Folletos proporcionados  
en las oficinas de las  
empresas.

Podríamos ver en el siguiente cuadro una vez más, el esfuerzo de las líneas mexicanas mediante el considerable aumento de las horas de vuelo en relación en las compañías extranjeras.

HORAS DE VUELO

	1971	1975	1977	1978	1979	1980	1981	1983
Total (miles)	321	400	416	439	461	535	557	528
Cías. Nac.	206	278	299	315	239	392	402	394
Cías. Ext.	115	122	117	124	131	143	155	134

FUENTE: Informes Anuales del Dpto. de Estadística de Aeronáutica Civil.

Ante la amenaza del extranjero, el gobierno decidió tomar el control de sus líneas y cuidar de su supervivencia para evitar en alguna medida la cerrada dependencia del país. Sus finanzas han sido aceptables cuando menos en los últimos años, <sup>(62)</sup> y los aeropuertos son ya 72, 32 de los cuales son internacionales <sup>(63)</sup>.

La aviación en México se ha podido mantener en condiciones aceptables, pero este medio de transporte no participa en porcentaje importante en el comercio exterior de México.

(62) Ver cuadro No. 13 del apéndice.

(63) Ver cuadro No. 14 del apéndice.

### CONCLUSIONES

Tratando de obtener una visión panorámica de nuestra trayectoria en lo que a transportes corresponde, podemos recordar en primer lugar que nuestros antepasados no fueron amantes del mar, o quizá no tuvieron el tiempo suficiente para descubrirlo plenamente, pero cuando se dá el encuentro con España, su superioridad en este aspecto nos aplasta, y nos marca todos los cánones a seguir, y por esta política de control asfixiante, se mueren todas las posibilidades de crecer con nuestros propios medios en el mar. Y en el sistema terrestre hubo ligeros cambios por la introducción de las bestias de carga, sin embargo los transportes en el período colonial se desarrollaron obedeciendo por ciento las necesidades de la Metrópoli.

Cuando termina ese período, los transportes por mar no existen para el país, y con tal de tener un comercio exterior activo, lo que tal vez no convenía en ningún sentido, se aceptó la intervención de otros países para que ellos realizaran los viajes transportando la mercancía que les convenía. Servimos en esta ocasión una vez más a los intereses de fuera. Ya no había dominación política, pero el avance de algunos países les pedía buscar nuestras riquezas para su desarrollo económico, y nuestra inquietud por lograr un crecimiento nos llevó a continuar con una relación que nos dañaba, pero que creímos que era lo más

conveniente para lograr ese desarrollo que buscábamos.

Los esfuerzos por independizarnos posteriormente han sido muchos, pero quisimos tener contacto con el mundo avanzado para asirnos de ellos y no quedar atrás en el camino del desarrollo, y lo logramos, pero marcamos para el país el triste sendero del subdesarrollo. Las relaciones con esos países potencias no nos trajeron la enseñanza que deseábamos para poder volar solos, si no que nos dieron los conocimientos que ya no requerían, (recordemos la tecnología "chatarra" que mencionamos anteriormente) - y nos hicieron de esta forma dependientes económicamente para poder subsistir.

En los períodos que no se sintió mucha presión extranjera, los problemas internos nos agobiaron y tampoco se pudo dedicar mucho tiempo al crecimiento independiente. Cuando se logró cierta estabilidad política, nuevamente el crecimiento económico -- mundial nos exigía participación, por lo que podemos recordar - que la llegada del ferrocarril al país obedeció a intereses ajejos al proceso de crecimiento interno de México. El país participó de la economía mundial en este momento porque su evolución así lo exigía. Hubo necesidad de extraer de México materias primas por la vía más accesible en ese período, la terrestre, y -- por el medio que estaba en auge, los ferrocarriles. Sin embargo, poco duró realmente este momento, pues a partir de la Revolu -- ción Mexicana, el ferrocarril tuvo grandes problemas para fun -

cionar y su ritmo de crecimiento pese a todos los esfuerzos, no volvió a ser realmente importante, en cuanto su proceso fué de-mexicanización, y la mano extranjera se alejó de él, éste fué -- decayendo.

Hacia los últimos años y dado que este medio se encuentra bajo control gubernamental, no ha habido interés por parte de la iniciativa privada de impulsar este transporte, que se ha tomado como un servicio social de interés público, un medio para promover el desarrollo económico del país, y siempre se le han designado tarifas inferiores a los costos de operación, por lo que, y entre otras causas, se ha obtenido como resultado un déficit desalentador que ha provocado que el sector tenga cada vez menor importancia y el traslado de pasajeros llegue a ser -- incosteable. Por ello, se ha pensado en reprogramar su actividad, evitar líneas demasiado largas para las que actualmente se utiliza el avión, y las cortas para las que es más cómodo el au (1) tomóvil, y dejar el transporte para carga .

Realmente la programación propuesta ha sido un proceso -- que se ha dado naturalmente, el ferrocarril se utiliza mucho -- más para transporte de carga y no para pasajeros, quienes pre-- fieren mayor rapidéz para transportarse, excepto si tienen pocos recursos económicos o deciden unas dos veces en su vida recordar otras épocas y están dispuestos a padecer uno que otro -- contratiempo.

(1).-- Ortíz Hernán, Op. Cit., P. 237.

Por lo demás, el estado actual de los ferrocarriles es lógico en cuanto su origen fué resultado de tecnología desconocida que se infiltró al país creando dependencia del exterior para funcionar. Como ya se dijo en páginas anteriores, utilizamos algo que no eramos capaces de producir internamente. Hubo intentos para lograrlo, pero por no disponer de lo necesario para ello, el costo fué muy alto, y en otro momento en que se volvió a intentar lo que sucedió fué que ya el ferrocarril perdía popularidad ante el auge del automóvil, por lo que rápidamente nos adaptamos al cambio, olvidándonos de nuestros ferrocarriles.

Nuevamente nos vimos obligados a marchar por donde se nos indicaba desde fuera, y el mundo nos impuso el automóvil, que un buen día apareció, dando importantes matices a nuestra economía. El automóvil impuesto era un perfecto desconocido que al llegar nos forzó a efectuar nuevas compras constantes de refacciones, mantenimiento, etc., al extranjero.

Este sector no quedó totalmente en manos del Estado como sucedió con el ferrocarril, la iniciativa privada se hizo cargo de él, y el Estado le marca los lineamientos para funcionar como concesionarios que son quienes los manejan, pero la industria nacional en este aspecto no ha podido desarrollarse plenamente tampoco, pese a los grandes esfuerzos que se han hecho y a la política seguida de Sustitución de Importaciones, pues como ya dijimos, las transnacionales se extendieron por todo el mun-

do cortando las posibilidades nacionales de desarrollo en la in dustria. Dependemos pues más que nunca de sus suministros para nuestra incipiente industria, de las fluctuaciones de su política, de sus adelantos tecnológicos, etc., por lo que ellos decidirán absolutamente todos los pasos que hemos de seguir, si - deseamos no morir económicamente.

Internamente, el sector de autotransporte se ha desarro llado con rasgos operacionales capitalistas. Su valor de uso no ha sido el fin inmediato de sus productores directos. No hay ma teria prima y transformación, pero sí un plusvalor que procede del trabajo no pagado al obrero por el propietario del capital. Cuando se inició el transporte la fórmula era propietario - -- chofer, siendo esta forma precapitalista, pero posteriormente - esta actividad se hace rentable, llegando al capitalismo.

Se dieron normas que veían por la no monopolización, pero se han podido violar siempre. Se ha buscado el aumento de la -- masa del plusvalor masificando los servicios de transporte de - mercancías, más cantidad por un mismo costo.

Este medio de transporte se ha mantenido con la mayor par te de las características capitalistas, y ha podido permanecer en el sistema gracias a su politización. Esto es importante en cuanto hemos dicho que se ocupa del 80% de la carga que el -- país transporta.

La aeronáutica por el contrario, si llegó a estar como --

los ferrocarriles bajo control estatal, gracias a un proceso de fusión de pequeñas compañías y la nacionalización de las mismas, aunque esto no quiera decir que sean autónomas del exterior para funcionar, ya que la tecnología en este ramo también nos llegó desde fuera y terminó con la iniciativa nacional, creando dependencia. Cuando se quiso hacer industria aeronáutica se terminó sólo dando servicio de mantenimiento ya que no se contaba -- con todo lo necesario para fabricar los aviones cien por -- ciento, y aún cuando el gobierno trató de impulsar este proyecto con pedidos de aviones nacionales como el que hizo Madero, -- los conflictos internos contribuyeron a impedir que esto se --- llevara al cabo en la medida de lo posible.

Por otro lado, los aviones que se tenían se empezaron a -- utilizar más que nada con fines bélicos por el proceso revolu -- cionario que vivía el país. Y se debe decir también que se contó con buenos pilotos mexicanos que se dedicaron a realizar hazañas de tipo personal en aviones extranjeros más que en nacionales y sin recibir mucho apoyo del gobierno.

Respecto a las concesiones que lograron prosperar, hay que enfatizar que fueron extranjeras, como Mexicana de Aviación, cuyo concesionario fué William L. Mallory, e incluso la absorbió -- en un momento dado Pan American Airways para hacerla una empresa fuerte, por lo que el gobierno decidió tomar la otra empresa importante que había logrado un crecimiento considerable, co

mo fué Aeronaves de México, para restar poder al capital norteamericano invertido en este sector.

Nunca se ha dejado de luchar por producir, cada vez en mayor porcentaje, un avión nacional, y esto ha sido lo congruente con la política de Sustitución de Importaciones, sin embargo, - cuando se logra alguna producción, es que esta no es ya del interés de los países que poseen mayor tecnología, pues nuevos mecanismos estarán descubriéndose ya. (2) Además por la experiencia que sus compañías tienen, pueden planear mejor sus rutas, sin tener que abrir y cerrar constantemente como nos sucede a nosotros. Esto, y las relaciones del país en este aspecto con empresas norteamericanas, se puede observar en los cuadros No. 15 y 16 del apéndice.

Internamente, las principales líneas mexicanas, Aeroméxico (3) y Mexicana realizan el 80% de la carga que se mueve por este medio, pero hacia el extranjero hay varios países a los que no llegamos y ellos deben enviarnos sus naves para mantener el comercio.

Como ya vimos, los ferrocarriles y aeronáutica han podido funcionar bajo el control directo del Estado, y éste ha procurado dentro de las posibilidades, mantenerlos en buenas condi

(2).- S. C. y T., Información, septiembre-octubre de 1981, P. - 47 y enero de 1981, P. 29. En estas revistas se habla del uso de un nuevo avión que funciona con energía solar, y uno más que sirve de helicóptero también. Se encuentran en proceso de perfeccionamiento.

(3).- Solís, Leopoldo, Op. Cit., P. 212.

ciones. Sin embargo, el mayor esfuerzo quizá han significado -- los proyectos respecto a puertos mexicanos y marina mercante.-- El estado ha tratado de mejorar estos puertos para ponerlos en condiciones de soportar un fuerte movimiento de comercio exterior. Los planes han sido muy completos y su realización no se ha detenido hasta ahora; pero como en todo lo demás, se depende del extranjero para funcionar, ya que sin su apoyo, entre -- otras cosas, no nos servirían de nada estas instalaciones. Los resultados podrían ser como los del "corredor transístmico" -- que se encuentra olvidado.

En todos los sectores se ha podido presenciar una fuerte -- participación del capital extranjero en el país, a la par de -- una lucha encarnizada del gobierno por lograr alguna independencia; ya que primero hubo dependencia política que después fué -- económica y tendió a proyectarse a los demás sectores. Por ello, se ha debido luchar por nuestra integridad, a la par de lograr -- un crecimiento económico que nos permita sobrevivir, pero esta -- lucha se ha topado con el arrollador proceso económico mundial -- que no ha dado ninguna tregua en la batalla y nos ha puesto el -- sello, cada vez más definido, de país periférico.

Nuestra participación en el comercio mundial de manufac -- ras, para lo que se han impulsado los transportes, es desespera -- damente constante desde hace algunos años, lo que podemos apre -- ciar en el siguiente cuadro.

## PARTICIPACION DE MEXICO EN EL COMERCIO MUNDIAL DE MANUFACTURAS

	1968	1971	1973	1975	1977
Países desarrollados	92.86	93.06	91.52	92.30	90.38
Países en desarrollo	7.14	6.94	8.48	7.70	9.62
México	0.21	0.27	0.31	0.27	0.30
Total	100.	100.	100.	100.	100.

FUENTE: Lusting, Nora, Panorama y Perspectivas de la Economía Mexicana. El Colegio de México, México, 1980, P. 357.

Pese a todos los esfuerzos nuestra participación no es importante en el mercado mundial y nuestra organización interna no es la conveniente para que la situación mejore. El comercio sin embargo, ocupa un renglón importante entre los factores que determinan el Producto Interno en nuestro país, y esto es lo contrario de lo que sucede en las economías desarrolladas del mundo que controlan el comercio mundial, pero esta actividad no es de las principales para determinar ese Producto Interno Bruto (4)

En México, se ha tomado como punto clave el comercio para lograr cierto crecimiento económico, y por ello la preocupación de promoverlo incrementando las exportaciones que por la naturaleza de su contenido no tiendan a encasillarnos como ha sucedido con el petróleo.

El plan podría dar resultado, si no es por que se deba tomar en cuenta que ello exige un desarrollo eficaz de las fuer -

(4).- Ver cuadro No. 15 del apéndice.

zas productivas del país, y que la ciencia y la tecnología se han convertido en los mecanismos más eficaces para el desarrollo de esa productividad, y que esos elementos han sido apropiados por los países potencia, lo que les permite ejercer un mayor control que se utiliza para someter y explotar a los pueblos subdesarrollados (5).

Esta tecnología se ha pretendido importar también, pero el proceso de transferencia de tecnología se ha reducido a una simple importación de "bienes tecnológicos" como sucedió con los medios de transporte, que sólo trajeron mayor dependencia en cuanto hubo que multiplicar esas importaciones, y luego, la producción incipiente de algunos bienes de capital reforzó la dependencia, ya que gran parte de la tecnología se importa incorporada a maquinarias, equipos y procesos productivos. Además, esas tecnologías fueros producidas para abastecer mercados vastos, y al operar en países subdesarrollados lo hacen por debajo de su capacidad productiva, lo que repercute en los costos, - - acentuando también el proceso inflacionario de pequeñas economías, y descapitalizando a los países por el costo de toda esta importación tecnológica, además de tomar el control de sus actividades productivas (6).

---

(5).- González Casanova, Pablo y otros, México, Hoy, Siglo XXI-  
Editoras, México, 1980, P. 284.

(6).- Idem, P. 266.

Todo este resultado ha traído la tecnología que el país importó, misma que aumentó su participación en la actividad económica mediante las transnacionales, que establecieron subsidiarias en México, y de las que se pueden contar 412 provenientes de 162 corporaciones. La mayoría se asoció con la burguesía mexicana, o la desplazó en algunos casos, ya que el 43% de las subsidiarias se establecieron mediante la compra de empresas ya existentes. (7) Por ello ha sido importante la participación que el gobierno ha tenido cada vez en mayor porcentaje como empresario en los distintos sectores. Sólo que en el caso de los transportes, el control absoluto lo ejerce en los ferrocarriles y en aeronáutica, que son los medios que menor porcentaje tienen en el desplazamiento de mercancías del país, ya que en el transporte terrestre exceptuando los minerales, por sistema carretero se transporta el 80% de la carga nacional. (8) Y respecto al avión, por ser este un medio de transporte con un costo muy elevado, su participación en el flujo de mercancías es también el de menor actividad en el comercio mundial de México.

Pero si para las consideraciones anteriores se toma en cuenta el funcionamiento de los sistemas de transporte, hará falta recordar que para que estos existan, deberemos seguir recibiendo del exterior los "productos tecnológicos" que realizan

(7).- Durand Ponte, Op. Cit., P. 283.

(8).- Solís, Leopoldo, Op. Cit., P. 219.

el desplazamiento, o cuando menos gran parte de sus componentes.

En México, se han seguido varios modelos de desarrollo al través de su historia, pero quizá lo negativo podamos encontrarlo en el hecho de que han sido modelos que se trataron de tomar del extranjero, y que por lo tanto no pueden corresponder a las necesidades de desarrollo que el país presenta. Nuestros requerimientos, como los de cada país, son exclusivos y el satisfacerlos deberá ser producto de nuestro autoestudio, la planificación basada en el mismo, y desde luego la realización de esos planes.

Quizá fuese necesario también reprogramar la estructura social del país, y por ende la política y la económica, ya que durante los últimos años se ha podido observar el resultado de la actual, y lo que tenemos es una sociedad profundamente dividida, en la que la burguesía ha podido enriquecerse cada vez más, pero la clase trabajadora ha empobrecido al mismo ritmo. La apropiación de los medios de producción ha propiciado una estructura -- con tendencias monopólicas, y la distribución del ingreso por lo tanto ha sido cada vez más desigual.

Por lo tanto, al pensar en el cambio podemos tomar en cuenta varias teorías que se han dado para elegir la más congruente, incluso la de Voigt Fritz, que nos dice que "un país subdesarrollado no puede en modo alguno permitirse el lujo de tolerar en el sistema de transportes, como elemento importante de reglamentación, los principios de la economía del mercado libre, sino --

que ha de tener el valor de proceder, en el sector del transpor  
(9)  
te a medidas en apariencia antieconómicas" .

---

(9).- Voigt, Fritz, Economía de los Sistemas de Transporte F.C.E.,  
México, 1964, p. 352.

## APENDICE

CUADRO No. 1  
Déficit en los ferrocarriles.

CUADRO No. 2  
Composición de la carga transportada en los ferrocarriles.

CUADRO No. 3  
Gráfica de los productos que transporta ferrocarriles.

CUADRO No. 4  
Movimiento de la carga ferrocarrilera. Toneladas-kilómetros.

CUADRO No. 5  
Ingresos y egresos de los ferrocarriles.

CUADRO No. 6  
Participación del transporte marítimo en el comercio exterior.

CUADRO No. 7  
Embarcaciones mexicanas de más de 1 000 toneladas de peso muerto.

CUADRO No. 8  
Gráfica del movimiento del transporte marítimo.

CUADRO No. 9  
Metas del proyecto de puertos industriales.

CUADRO No. 10  
Puertos del Pacífico con mayor movimiento.

CUADRO No. 11  
Superficie de la red carretera del país.

CUADRO No. 12  
Compañías extranjeras que vuelan a México.

CUADRO No. 13  
Ingresos y egresos de explotación de A.M.S.A. y C.M.A.

CUADRO No. 14  
Aeropuertos de México.

CUADRO No. 15  
Participación del comercio en el producto interno bruto.

## CUADRO No. 1

## DEFICIT EN FERROCARRILES.

(millones de pesos)

AÑO	INGRESOS	EGRESOS	DEFICIT
1960	1865	2169	303
1961	1794	2307	512
1962	1794	2400	605
1963	1944	2546	601
1964	2748	3088	340*
1965	2341	3115	774
1966	2346	3270	924
1967	2493	3549	1055
1968	2562	3672	1110
1969	2733	3978	1245
1970	2828	4302	1474
1971	2334	4624	1890
1972	2960	5038	2078
1973	3267	5757	2490
1974	3933	7277	3343
1975	5649	8919	3270
1976	5948	12467	6518
1977	8572	14994	6422
1978	10333	17437	7104
1979	12239	21933	9694
1980	16913	33078	16195
1981	22903	43919	21016
1982	23495	48205	18427**

\* En este año se incluyó el subsidio.

\*\*Cifras estimadas del informe de labores de 1982.

FUENTE: Informes de labores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de los años de 1960 a 1971, 1980 y 1981. Anuarios Estadísticos 1971-1976 y 1977-1979.

## CUADRO No. 2

## COMPOSICION DE LA CARGA TRANSPORTADA POR EL SISTEMA FERROVIARIO

## P r o d u c t o s

<u>1 9 7 1</u>	Agrícolas	Minerales	Petróleo	Inorgánicos	Industriales
F.N.M.	7 405 367	11 986 360	4 827 400	4 933 528	9 700 934
F. del P.	2 257 463	188 746	341 181	50 117	1 117 862
F. CH. al P.	492 314	190 885	196 738	23 179	293 019
F.U.S.	162 261	94 485	231 994	112 930	524 479
F.S.B.C.	312 661	2 927	4 587	6 005	101 807

1 9 7 2

F.N.M.	7 860 702	12 201 874	5 270 492	5 145 727	10 819 719
F. del P.	2 131 264	151 076	33 066	49 708	1 223 324
F. CH. al P.	446 650	168 700	149 613	35 367	509 987
F.U.S.	271 811	1 366	18 430	6 062	224 510
F.S.B.C.	176 080	64 191	276 362	90 477	104 484

1 9 7 3

F.N.M.	8 258 241	12 912 391	5 456 194	5 240 304	11 927 114
F. del P.	2 482 227	168 964	429 675	40 218	1 313 016
F. CH. al P.	523 577	139 621	152 053	44 539	530 991
F.U.S.	257 174	3 331	50 437	3 455	298 651
F.S.B.C.	101 233	64 994	202 101	56 770	101 811

1 9 7 4

F.N.M.	9 870 389	16 018 123	6 186 260	5 561 024	13 272 858
F. del P.	2 755 631	207 461	462 794	52 546	1 506 618
F. CH. al P.	616 725	156 033	141 910	48 073	589 986
F.U.S.	247 511	133 362	330 424	136 914	400 247
F.S.B.C.	209 458	3 286	37 806	5 930	152 300

<u>1975</u>	Agrícola	Minerales	Petróleo	Inorgánicos	Industriales
F.N.M.	10 789 538	13 936 402	6 813 510	5 592 822	14 538 403
F. del P.	3 413 595	196 133	467 194	73 070	1 517 894
F. CH. al P.	682 730	209 590	190 648	55 681	589 227
F.U.S.	333 470	171 948	356 615	101 681	383 277
F.S.B.C.	248 311	1 093	37 297	5 022	134 493

<u>1976</u>					
F.N.M.	9 435 607	13 356 610	7 200 934	5 534 661	15 223 802
F. del P.	3 466 811	171 627	490 137	111 244	1 637 849
F. CH. al P.	854 953	153 049	240 643	21 587	740 957
F.U.S.	277 846	98 413	334 222	105 502	462 944
F.S.B.C.	237 038	3 859	40 546	6 642	239 966

<u>1977</u>					
F.N.M.	10 840 849	14 673 104	6 476 706	5 880 864	16 422 878
F. del P.	3 960 445	248 256	570 419	113 460	1 892 515
F. CH. al P.	964 104	165 850	240 136	60 345	783 707
F.U.S.	339 220	221 138	327 566	210 960	1 078 344
F.S.B.C.	415 836	12 372	48 892	21 062	449 876

<u>1978</u>					
F.N.M.	10 199 429	15 714 868	5 644 973	5 670 420	18 390 263
F. del P.	3 302 573	271 320	529 959	93 946	1 796 955
F. CH. al P.	728 303	251 210	216 340	35 033	785 534
F.U.S.	383 317	244 832	376 701	230 031	1 223 928
F.S.B.C.	362 160	6 559	64 390	24 077	485 621

<u>1979</u>					
F.N.M.	9 538 948	14 436 370	4 248 372	6 920 173	19 083 967
F. de. P.	2 996 861	376 243	544 783	95 275	1 901 506
F. CH. al P.	659 974	259 831	190 655	24 223	677 193
F.U.S.	109 251	232 530	395 368	248 302	1 295 696
F.S.B.C.	350 356	4 656	50 268	24 922	480 496

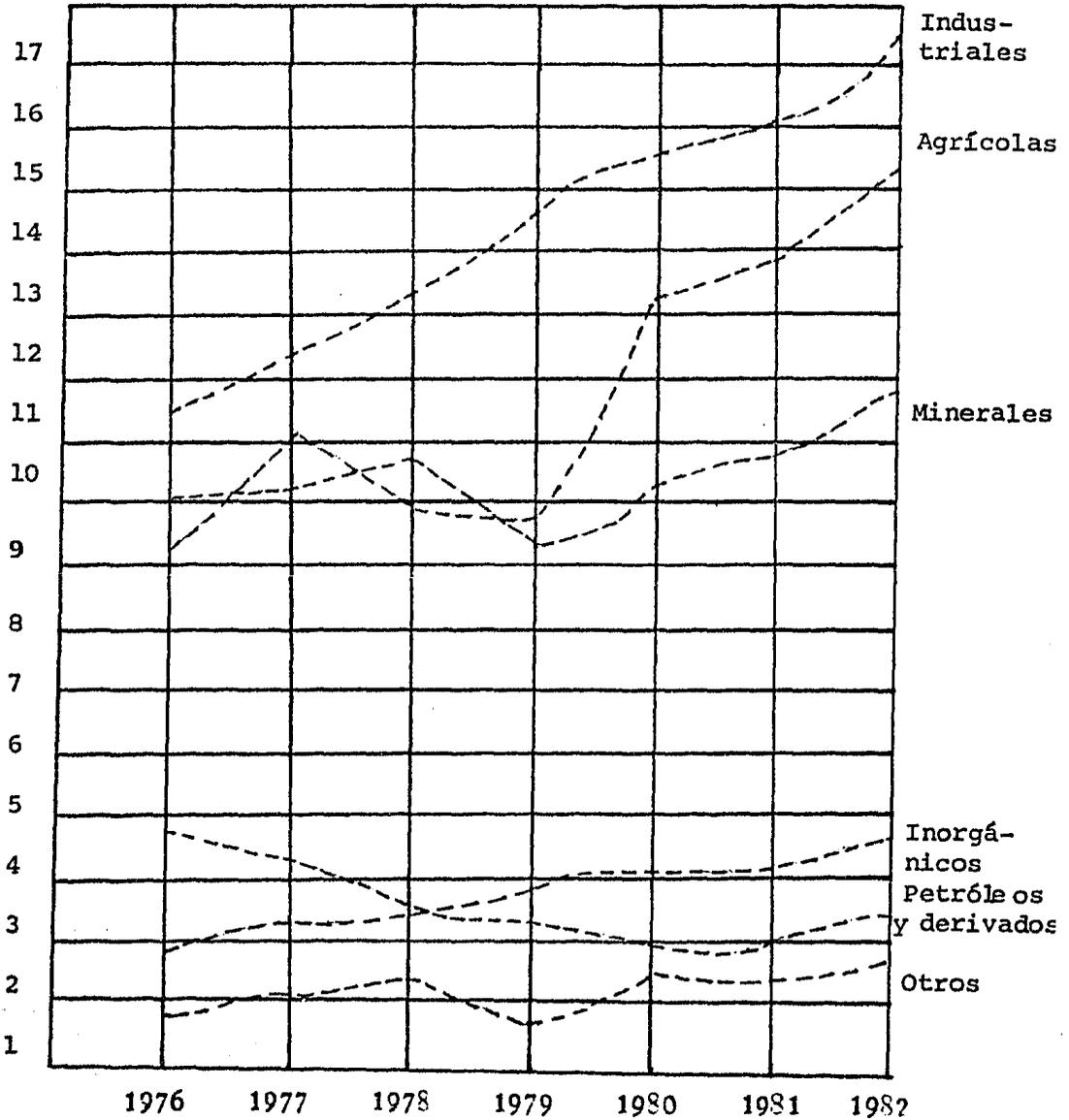
<u>1980</u>	Agrícola	Minerales	Petróleo	Inorgánicos	Industriales
F.N.M.	11 285 818	13 326 522	3 806 864	6 603 681	19 416 946
F. del P.	4 023 382	646 493	470 591	160 278	1 795 398
F. CH. al P.	1 120 159	192 704	412 386	47 546	676 947
F.U.S.	427 957	270 643	412 386	261 331	1 315 871
F.S.B.C.	352 060	2 259	49 222	31 228	648 366
<u>1981</u>					
F.N.M.	12 798 498	14 585 444	3 542 365	6 921 427	19 479 269
F. del P.	3 763 372	749 073	377 737	147 164	1 884 217
F. CH.al P.	1 578 657	245 329	236 991	62 522	787 000
F.U.S.	538 101	246 356	427 500	273 759	1 391 802
F.S.B.C.	486 776	383	42 814	40 588	605 575

FUENTE: Anuario Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes  
1971-1976 y 1977-1979.

Informe de la S.C. y T. 1980 y 1981.

CUADRO 3

COMPOSICION DE LA CARGA TRANSPORTADA  
POR EL SISTEMA FERROVIARIO



## CUADRO No. 4

## MOVIMIENTO DE CARGA EN LOS FERROCARRILES MEXICANOS

1928 - 1982	Millones de Toneladas-Km.	kilómetro
1928 - 4 006	1950 - 9 390	1963 - 14 960
1932 - 2 883	1952 - 10 087	1964 - 16 330
1934 - 4 154	1953 - 9 593	1965 - 18 326
1937 - 5 381	1954 - 10 304	1967 - 19 732
1941 - 6 076	1956 - 12 015	1968 - 20 654
1942 - 7 019	1960 - 14 004	1969 - 21 816
1943 - 8 092	1961 - 13 524	1970 - 23 083

Sólo se tomaron en cuenta los años en que hubo mayores cambios en las cifras.

FUENTE: Ortiz Hernán Sergio. Los Ferrocarriles...p.266 y ss.

## Carga total (millones de Ton.) Toneladas-Km.

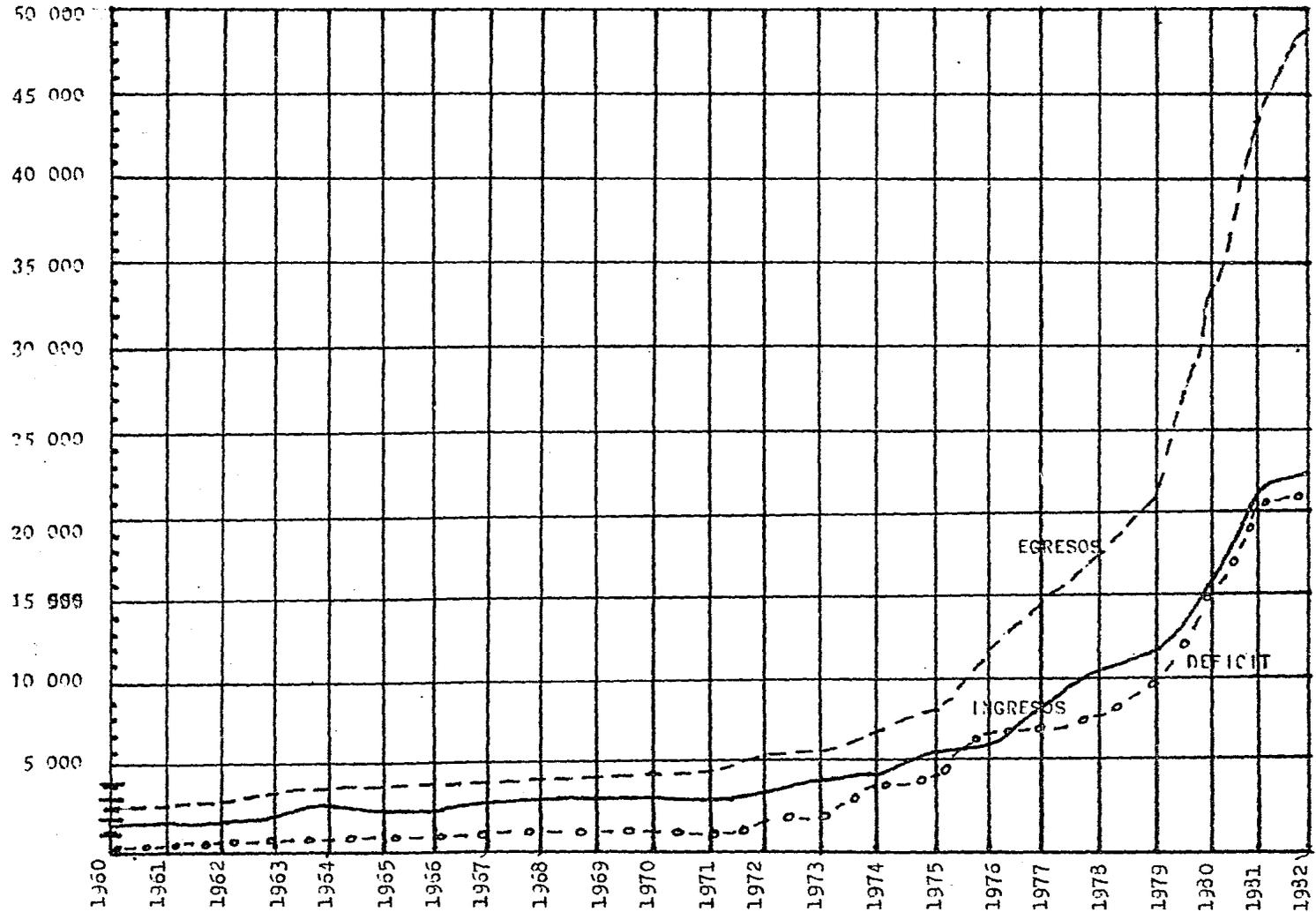
Año	Carga T.	F.N.M.	F. del P.	F. CH. al P.	F.U.S.	F.S.B.C.	Ton. Km.
1971	46 951	39 467	4 081	2 063	795	550	22 451
1972	48 956	41 385	4 039	2 062	906	564	23 872
1973	52 675	44 358	4 581	2 001	1 088	647	28 241
1974	61 130	51 700	5 132	2 252	1 333	713	30 853
1975	61 967	51 238	5 802	2 496	1 406	625	32 540
1976	62 112	51 322	6 005	2 712	1 333	740	33 552
1977	67 920	54 877	6 910	2 923	2 223	987	36 246
1978	68 647	56 225	6 125	2 780	2 520	997	36 422
1979	66 958	54 782	6 049	2 543	2 629	955	36 766
1980	69 165	55 113	7 215	2 956	2 754	1 127	
1981	73 552	58 539	7 067	3 731	2 999	1 216	
1982	72 636	57 811	6 977	3 574	3 083	1 191	

FUENTE: Informes de labores y Anuarios Estadísticos de la S.C. y T. de los años mencionados.

MILLONES

INGRESOS Y EGRESOS DE LOS FERROCARRILES

CUADRO No. 5



CUADRO No. 6

10.17 PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL COMERCIO EXTERIOR DEL PAÍS  
1972 - 1979  
(Miles de toneladas)

AÑO	COMERCIO EXTERIOR NACIONAL			COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO			PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL COM. EXT. DEL PAÍS		
	Importación	Exportación	TOTAL	Importación	Exportación	TOTAL	Importación (%)	Exportación (%)	TOTAL (%)
1972	11 565	15 874	27 439	5 635	11 314	16 949	48.7	71.2	61.7
1973	16 974	14 005	30 979	9 499	11 286	20 785	55.9	80.5	67.0
1974	16 907	16 501	33 408	8 247	12 767	21 014	48.7	77.3	62.9
1975	15 782	16 883	32 665	8 708	15 041	23 749	55.1	89.0	72.7
1976	11 353	17 604	28 957	7 158	15 110	22 268	63.5	85.8	76.9
1977	12 934	22 445	35 379	8 314	20 840	29 154	64.2	92.8	82.4
1978	14 720	33 670	48 390	10 103	30 010	40 113	68.6	89.1	82.9
1979	17 930	43 020	60 950	10 938	39 773	50 711	61.0	92.4	82.2

FUENTE: Angulo, Op. Cit., p.36

CUADRO No. 7

**Flota mercante mexicana 1982**  
(Buques mayores de 1000 TPM)

Propietario	Cantidad de buques	Total TPM	%	Total TBR	%
Pemex	36	856 044 <sup>1</sup>	49.4	626 516.42	46.5
T.M.M. <sup>2</sup>	24	268 675	15.5	343 434.7	25.4
S.C.T.	11	29 977	1.7	58 089	4.3
Transp. sal	7	45 150	2.6	28 932	2.1
Naviera Armamex	3	22 001	1.3	9 093	0.7
Cia. Naviera del Golfo	2	123 857	7.1	61.018	4.5
Petroflota	2	59 061	3.4	39 597	2.9
Tulum, S.A.	1	54 417	3.1	35 931	2.7
Cementos California	1	5 000	0.3	1 825	0.1
Naviera Delmex	1	1 982	0.1	1 591	0.1
T.M.Y.	1	3 872	0.2	2 293	0.2
T.M.P.	1	4 150	0.2	2 293	0.2
Tecomar	3	27 500	1.6	18 800	1.4
Naviera Interocéanica	1	3 249	0.2	1 979	0.1
Naviera Villa Rica, S.A.	1	1 860	0.1	1 112	0.1
Naviera e Industrializadora Dolores	1	1 786	0.1	1 152	0.1
Petronave, S.A.	1	227 425	13.1	113 531	8.4
Naviera Coatzacoalcos, S.A. C.V.	1	—	—	1 387	0.1
Naviera Cerralvo	1	—	—	1 012	0.1
<b>Total</b>	<b>99</b>	<b>1 736 006</b>	<b>100.0</b>	<b>1 349 586.12</b>	<b>100.0</b>

<sup>1</sup> No incluye TPM del Guadalupe Victoria II y Lázaro Cárdenas II.

<sup>2</sup> Incluye embarcaciones que se encuentran en el padrón de abanderamiento.

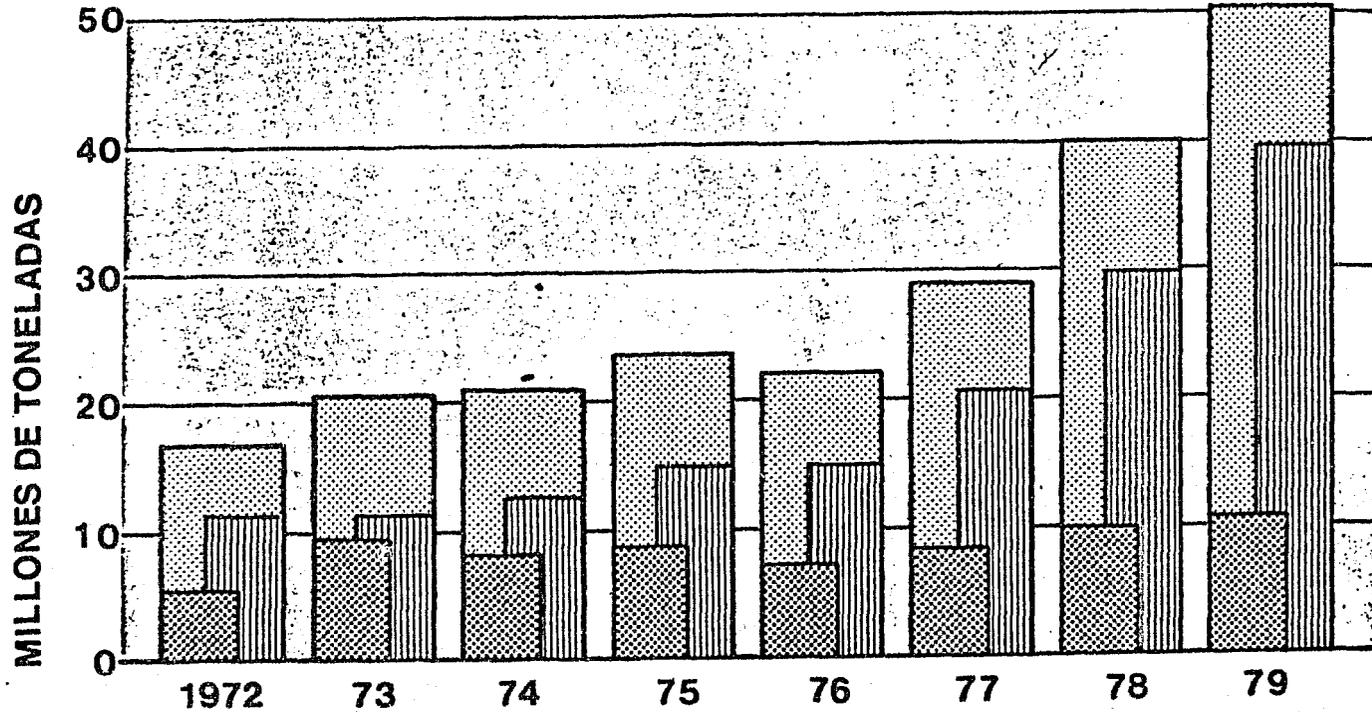
Fuente: Cuadro elaborado por la Dirección General de Planeación en base a datos de la Dirección General de Marina Mercante, S.C.T.

# cuadro no. 8

## PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL COMERCIO EXTERIOR DEL PAÍS 1972 - 1979

Gráfica 10.17

COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO EXPORTACIÓN IMPORTACIÓN



Fuente: Angulo, Op. Cit., Pag. 25

PUERTOS INDUSTRIALES

Puerto	Acc. terrestre en Km.				Superficie de terminales en hectáreas		Longitud de muelles en metros		No. de muelles a 1988				Km. de longitud
	F.C.	carretera	dotación de agua m <sup>3</sup> /seg.	terrenos habitados (hectáreas)	1988	meta final	1988	meta final	total	C-general	contenedor	res.	
Altamira canal de acceso dársenas y diques	38.	72	12.5	325	78	264	1 500	3 850	5	2	2	1	14.4
Lázaro Cárdenas dársenas	19	9	6	400	54	126	982	2 0 82	4	2	2	0	4.2
Ostión canal de acceso dársenas y diques	8	52	por determinar	100	27	171	300	1 900	2	-	2	-	7.7
Salina Cruz canal de acceso dársenas y diques	11	12	2.5	69	27	92	300	1 020	2	-	2	-	10.3

FUENTE: Coordinación del programa de Puertos Industriales.

PUERTOS DEL PACIFICO CON MAYOR MOVIMIENTO (TONELADAS)

1977	CABOTAJE	ALTURA	CARACTERISTICAS	CUADRO No.10
I.de Cedros	4 100 848	4 251 849	El mayor movimiento es en carga a granel e importación de petróleo. Hay exportación también.	
San. Marcos	—	1 178 668	Carga a granel, Mayor movimiento en exportación.	
La Paz BzC.	669 587	—	Entrada de carga en gral. petróleo y derivados.	
Guaymas	2 003 779	574 732	Carga en general e importación de petróleo.	
Mazatlán	1 346 756	556 048	Carga en general y a granel. Importación de petróleo.	
Manzanillo	583 643	870 599	Carga a granel e importación de petróleo.	
Salina Cruz	3 637 630	223 935	Carga general y granel. Exportación de petróleo.	
1978				
I.de Cedros	4 669 068	4 431 513	Exportación de carga general y granel. Importación de petróleo.	
Guaymas	1 810 456	1 158 418	Exportación de carga en general y de petróleo.	
Mazatlán	1 536 664	818 964	Exportación de carga general e importación petróleo.	
Manzanillo	732 923	1 279 886	Importación de carga en general, agricultura.	
Salina Cruz	3 691 546	n.s.	Exportación de c. a granel e imp. de petróleo.	
Lázaro Cárdenas	n.s.	777 649	Exportación de c. general e imp. de mineral.	
1979				
I.de Cedros	5 427 020	5.4 millones.	Importación de carga en general, mineral y petróleo.	
Guaymas	2 106 355	1.3 millones	Más Exportación de c. general, granel, agricultura y petróleo.	

.....#

.....#

Manzanillo	1 349 408	1.6 millones	Más imp. de carga en general y petróleo
Mazatlán	1 684 850	.7 millones	Exportación de c.gral.,granel,petróleo y mineral.
Salina Cruz	4 205 801	.1 millones	Exportación carga general y petróleo. Importación de carga a granel y agrícola.
TOTALES	48 413 092	59 513 124	

PUERTOS DEL GOLFO CON MAYOR MOVIMIENTO (TONELADAS)

1977

Tampico	5 559 729	3 888 962	Más importación de carga en general y petróleo en cabotaje.
Tuxpan	1 496 784	376 656	Importación de c. general, granel y fluidos. Exportación de petróleo.
Veracruz	1 622 230	2 452 612	Importación de c. general, granel, mineral y petróleo.
Pajaritos	8 574 144	11 925 239	Importación de c. general, exportación de fluidos y petróleo.
Coatzacoalcos	n.s.	2 190 807	Imp. de c. general y granel. Exportación de fluidos y agricultura.
Minatitlán	1 301 556	25e955	Exportación de petróleo.

1978

Tampico	5 946 001	3 639 349	Importación de carga en general. Expo. petróleo.
Tuxpan	1 965 014	385 405	Más importación de c. granel y fluidos.

.....#

.....#

Veracruz	2 337 398	2 809 177	Más importación de c. a granel e importación de petróleo.
Pajaritos	6 827 882	20 260 105	Exportación de carga granel y expo.petróleo
Coatzacoalcos	n.s.	2 430 606	Importación de carga a granel y fluidos.
Minatitlán	1 405 618	n.s.	Exportación de petróleo.
1979			
Tampico	9 442 007	3.4millones	Importación de carga a granel y petróleo.
Tuxpan	2 783 626	9.8millones	Importación de c.granel,petróleo y mineral
Veracruz	2 622 723	3.3millones	Importación de c.granel,gral.y petróleo.
Pajaritos	9 840 112	28.9millones	Exportación de c.gral.mineral y petróleo.
Coatzacoalcos	n.s.	2.3millones	Importación de c.gral,,granel y fluidos.
Minatitlán	814 929	n.s.	Exportación de petróleo.
TOTALES	65 019 826	98.0millones.	

FUENTE: Coordinación del programa de Puertos Industriales, Mexico, 1981.

CUADRO No. 11

EXTENSION DE LA RED CARRETERA

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
TOTAL KMS.	74 052	122 627	154 524	175 389	186 218	193 270	199 060	207 661	211 246	212 000
TERRACERIA	10.1 %	35.4 %	30.7 %	30.2 %	25.7 %	24.8 %	24.9 %	29.5 %	28.4 %	N/D
REVESTIDAS	30.6 %	25.8 %	36.4 %	37.8 %	41.7 %	43.7 %	43.7 %	39.2 %	40.4 %	N/D
PAVIMENTADAS	59.3 %	38.8 %	32.9 %	32.6 %	32.6 %	31.5 %	31.4 %	30.9 %	31.3 %	N/D
KM. DE CARRE TERA POR CA- DA MIL KMS <sup>2</sup> DE SUP.	37.6	63.3	78.5	89.1	94.6	98.2	101.2	105.5	107.3	108.3

FUENTE: ANUARIOS ESTADISTICOS DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DE LOS AÑOS MENCIONADOS E INFORMES DE LABORES DE LA MISMA SECRETARIA.

## CUADRO No. 12

## COMPAÑÍAS EXTRANJERAS QUE VUELAN A MEXICO.

Aerolíneas Argentinas.

Aeroflot- Líneas Aéreas Soviéticas.

Aerolíneas Nicaraguenses.

Aerovías Nacionales de Colombia.

Air Panamá International.

American Airlines.

Compagnie Nationale Air France.

Continental Airlines.

Eastern Airlines.

Empresa Ecuatoriana de Aviación.

Empresa del Transporte Aéreo del Perú.

Empresa Consolidada Cubana de Aviación.

Empresa Guatemalteca de Aviación.

Flying Tiger Line.

Frontier Airlines.

Iberia- Líneas Aéreas de España.

International de Aviación S.A. (Panamá)

Japan Airlines.

K L M Compañía Real Holandesa de Aviación.

Líneas Aéreas Costarricenses.

Lufthansa- Sociedad Alemana.

Pan American World Airways.

# . . .

. . . #

Republic Airlines.

Southern Air Transport.

S.R. Empresa de VIACAO Aérea Rio Granadense (Brasil).

TACA International Airlines (San Salvador).

Transportes Aéreos Internacionales. (Brasil).

United Airlines.

Western Airlines.

Fuente: Dirección de Aeronáutica Civil.

CUADRO No. 13

## INGRESOS Y EGRESOS DE EXPLOTACION DE A.M.S.A. Y C.M.A.

	C.M.A.	A.M.S.A.	
1976	2 412 444	3 261 278	egresos
	2 655 081	2 824 382	ingresos
1977	3 782 323	4 188 382	egresos
	4 266 625	4 032 263	ingresos
1978	4 880 147	4 870 364	egresos
	5 447 639	4 961 323	ingresos
1979	6 569 369	6 164 022	egresos
	7 175 590	6 268 663	ingresos
1980	9 654 997	8 506 279	egresos
	11 042 243	9 111 123	ingresos
1981	13 310 016	11 495 195	egresos
	14 690 871	11 740 968	ingresos
1982	16 408 091	15 259 373	egresos #
	18 404 521	16 473 402	ingresos #

# Cifras estimadas. Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

CUADRO No. 14

AEROPUERTOS DE MEXICO

México cuenta con 32 aeropuertos internacionales y 40 nacionales, además de 1248 aeródromos. La mayor parte pertenece a - ASA.



Fuente: Estadísticas proporcionadas por la Dirección de Aeronáutica Civil.

CUADRO No. 15

## PARTICIPACION DEL COMERCIO EN EL PRODUCTO INTERNO

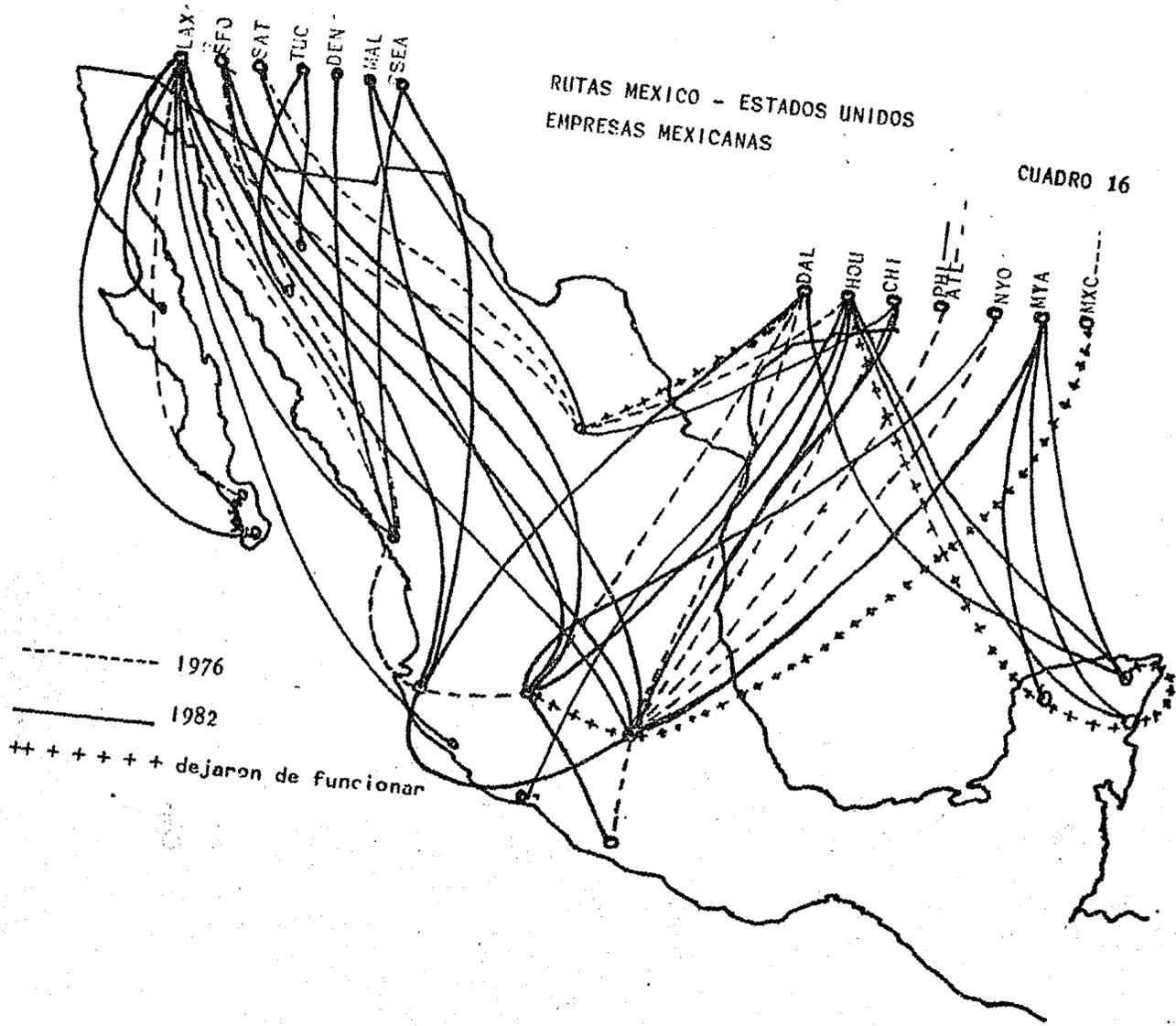
BRUTO.

	PAIS	1960	1970	1974
AMERICA				
	Estados Unidos	17	17	17
	Canadá	11	11	11
LATINOAMERICA				
	Argentina	21	15	14
	Bolivia	14	13	12
	Brasil	12	14	14
	Chile	21	19	24
	Colombia	15	17	17
	Costa Rica	21	21	22
	Ecuador	10	9	11
	El Salvador	23	23	25
	Haití	11	10	10
	Guayana	13	10	10
	Honduras	12	12	11
	Jamaica	19	15	15
	México	31	32	31
	Nicaragua	24	20	21
	Panamá	10	11	11
	Paraguay	23	24	24
	Perú	n.d.	14	16
	Puerto Rico	20	21	19
	Uruguay	18	15	15
	Venezuela	11	11	17
ASIA				
	Arabia Saudita	6	6	2
	India	9	9	10
	Japón	17	17	18
	República de Corea	13	16	19
Africa				
	Egipto	10	8	9
	Nigeria	12	12	10
	Sudáfrica	14	9	8
	Uganda	52	49	48
EUROPA				
Economías de mercado.				
	Austria	15	17	14
	Bélgica	12	13	12

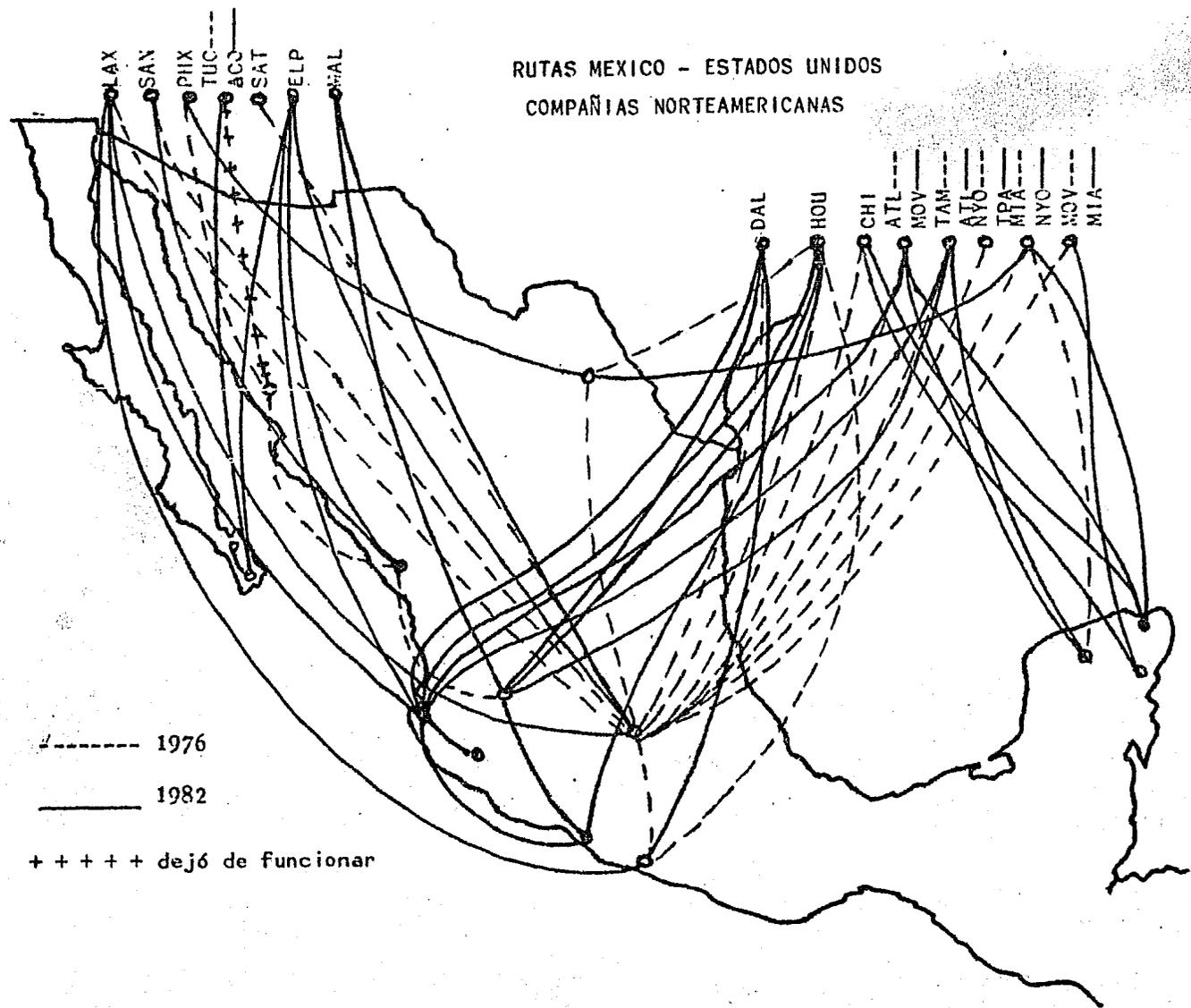
Fuente: Solís, Leopoldo, Op. Cit., 222

RUTAS MEXICO - ESTADOS UNIDOS  
EMPRESAS MEXICANAS

CUADRO 16



RUTAS MEXICO - ESTADOS UNIDOS  
COMPAÑÍAS NORTEAMERICANAS



----- 1976

————— 1982

+++++ dejó de funcionar

## B I B L I O G R A F I A

- Angulo, Enrique, La integración regional del transporte marítimo y el caso de México, suplemento de: Comercio Exterior, - U. 14, No. 11, México, 1964.
- Benavente, Fray Toribio de, Relaciones de la Nueva España, (Biblioteca del estudiante universitario, 72), U.N.A.M., México 1964.
- Bosch, Carlos, México frente al mar; el conflicto histórico, entre la novedad marinera y la tradición terrestre. U.N.A.M., México, 1981.
- Bosch, García Carlos, La base de la política exterior estadounidense, U.N.A.M., Fac. filos y letras, (serie investigación, 72) México, 1975.
- Bravo, Oscar, Transporte marítimo y marina mercante en América Latina: su desarrollo histórico. Stockolm, Sweden, -- Institute of Latin American Studies, 1979.
- Bulnes, Fco., El verdadero Díaz y la Revolución, México 1920
- Cámara de Diputados, Los presidentes de México ante la nación. - México,
- Cambridge University Press, Historia del Mundo Moderno. (Edición especial para enciclopedia británica), T IV, X y XII .
- Chudnovsky, Daniel, Empresas multinacionales y ganancias monopolísticas en una economía latinoamericana, S.XXI, México - 1978.
- Coatsworth, John H. El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. Crecimiento y desarrollo. (Septentanas, 304) México 1976.
- Cosfo Villegas, Daniel, Historia Moderna de México, V.7 Ed. Hermes, México, 1965.
- Cue Cánovas, Agustín, Historia Social y económica de México, 1521 1854, Ed. Trillas, México, 1980.
- De la Peña Sergio, La formación del capitalismo en México, Ed. S. XXI, México, 1979.
- Díaz del Castillo, Bernal, Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España, Fernandez editores, S.A., Ej. No. -- 4732.

- Durand Ponte, Victor Manuel, México: La formación de un país de pendiente. U.N.A.M., México, 1979.
- Enciclopedia de México, T.I. Editada por E.M.S.A.
- Fajnzylber, Fdo. y Mtz. T. Trinidad. Las Empresas Transnacionales. Expansión a nivel mundial y proyección en la industria mexicana., F.C.E., México, 1980.
- González Casanova, Pablo y otros, México, Hoy, S. XXI Editores, - México, 1980.
- Hansen D. Roger, La política del desarrollo mexicano, Ed. S. XXI, México, 1979.
- Herrera Canales, Inés, El comercio exterior de México, 1821-1875, El Colegio de México, ( Nueva serie, 25) México, 1977.
- Historia General de México, El colegio de México, México, 1977 -- ( T. I y III )
- Hobsbawm, Eric. En torno a los orígenes de la revolución Industrial, Ed. S. XXI, México, 1978.
- Humboldt, Alejandro de, Ensayo político sobre el reino de la Nueva España, Ed. Porrúa, S.A. ( Sepan cuantos, 39) México 1979.
- Ibarra Vargas, Autotransporte de pasajeros en el area metropolitana de la ciudad de México, El colegio de México, México, 1981.
- Kempton, La Revolución Industrial en la Europa del siglo XIX. Libros de confrontación, ( Historia, 2) Barcelona, 1976.
- Lajous Alejandra, Los orígenes del Partido Único en México, U.N.-A. M., México 1979.
- Leal, Juan Felipe, La burguesía y el Estado Mexicano, Ed.El caballito, México, 1974.
- León Portilla, Miguel, De Teotihuacán a los Aztecas (lecturas -- universitarias, 11) U.N.A.M., México 1977.
- López Portillo, Jorge, Bases para la planeación económica y social de México, Ed. S. XXI, México, 1980

- López Rosado, Diego, Historia y pensamiento económico de México, T-III, U.N.A.M., México, 1960.
- Matos Moctezuma, Eduardo. los pueblos y señorios teocráticos, - I.N.A.H., México, 1975.
- Matute, Alvaro, La carrera del caudillo. Historia de la Revolución Mexicana 1917-1924, T 8, El Colegio de México, - México, 1983.
- Medina, Luis, Del Cardenismo al Avilacamachismo. Historia de la Revolución Mexicana, 18. El.Col. de México, 1978.
- Medina, Luis, Civilismo y modernización del autoritarismo. El -- Col. de México, México, 1979.
- Naciones Unidas, Technical Assistance Board. El Canal Intracostero en el Golfo de México. Informe preparado para el -- gobierno de México por los expertos E.R. Hondelink, - K. S. Bell y G. Theodoro, miembros de las Naciones -- Unidas. Comisión para el desarrollo. México, 1966
- Ocampo Siguenza, Daniel, Canal intracostero mexicano, posibilidades de tráfico y justificación económica, Sría. de Marina, Dir. Gral. de Obras Marinas, México, 1963.
- Ortiz Hernán, Sergio, Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica, S.C. y T., México, 1974
- Paul de Grote, Tratado de explotación de los transportes, F.C.E. México, 1970.
- Pinto, Anibal, Inflación, raíces estructurales. ( El trimestre -- económico, 3) Ed. F.C.E., México 1975.
- Piña Chan Román, Del Nomadismo a los centros ceremoniales, I.N.A.H., México, 1975.
- Pirenne, Henri, Historia de Europa, Ed. F.C.E., México, 1974
- Pirenne, Henri, Las ciudades de la Edad Media, Alianza, Editorial, España, 1975.
- Portery Casanate, Pedro, Reparo a errores de la navegación española. (Col. Chimalistac 31), Ed. Porrúa, Madrid, -- 1970.
- Raymond Vernon, El dilema del desarrollo económico de México, Ed. Diana, México, 1977.

- Rees, Peter, Transportes y comercio entre México y Veracruz, -- 1519 - 1910 (Sepsetentas, 304) México, 1976.
- Riva Palacio Vicente, México A través de los siglos, (T-II) Historia Antigua y de la Conquista, Ed. cumbre, E.U.
- Salgado, José E. El desarrollo de la Marina Mercante mexicana y - sus problemas internos e internacionales, tesis en -- relaciones internacionales. Ū.N.A.M., México, 1979
- S.C.y T. Dir. Gral. de autotransporte. Apuntes para la historia- del autotranporte, México, 1983
- S.C.y T. Dir. Gral. de Aviación, Apuntes para la historia de la- Aviación, México, 1975.
- S.C.y T., S.P.P., S.P.F.I., Autotranporte público federal y equi- po de transporte, México, 1981.
- S.P.P. Dirección General de Estadística, Estadística 1976, Méxi- co, 1976.
- Semo, Enrique, Hist. del cap. en México, Los orígenes 1521-1763.- Ediciones Era, México, 1978.
- Semo, Enrique, (coordinador), México, un pueblo en la historia,- (T-I), U.A.P., Nueva Imagen, México, 1982.
- Sepúlveda, Bernardo y Chumacero, Antonio, La inversión extranje- ra en México, Ed. Fondo de C.E., México, 1977.
- Solis, Leopoldo, La realidad económica mexicana. Retrovisión y - perspectivas, Ed. S. XXI, México, 1977.
- Thomson, J. M. Teoría económica del transporte. Curso de econo- mía moderna, Penguin Alianza, (No. 15) Versión espa- ñola de Fdo. Escribano, Alianza editorial, Madrid, - 1976.
- Torres Ramírez, Blanca, México en la Segunda Guerra Mundial, 1940 1952 Historia de la Revolución Mexicana. El Colegio- de México, México, 1977.
- Ulloa, Berta, La Encrucijada de 1915, Historia de la Revolución Mexicana, 1914-1917, T-5 El. Col. de Mexico, Mexico 1981.

- Ulloa, Berta, La Revolución Escindida, Historia de la Revolución 1914-1917, T-4 El colegio de México, México, 1981.
- Uriás Hermosillo, Margarita, Manuel Escandón, de las diligencias al ferrocarril, 1833-1862. En formación y desarrollo de la burguesía en México, Ed. S. XXI, México, 1978.
- Voigt, Fritz, Economía de los sistemas de transporte F.C.E., México, 1964.
- Wright, Louis B., y otros, Breve historia de los Estados Unidos de América, Ed. Limusa, México, 1977.
- Wionczek, Miguel S. y otros, La transferencia internacional de Tecnología. El caso de México, Ed. F.C.E., México, 1974.

#### PUBLICACIONES PERIODICAS

Periódico El Día, ejemplar del 26 de Marzo de 1983.

INFORMACION, Revista editada por la S.C.y T., ejemplares:  
 Diciembre de 1977, Mayo- Junio de 1978, Enero-Febrero de 1981, Mayo- Junio de 1981, Agosto de 1981, Septiembre- Octubre 1981, Mayo de 1982, Septiembre- Octubre de 1983, Noviembre- Diciembre de 1983.

S.C.y T. Anuario Estadístico 1976- 1982.

S.C.y T. Informe de Labores de 1982.

S.C.T., Memoria de 1959

Coordinación General del Programa de Puertos Industriales, Puertos Industriales, México 1981

Proceso, Semanario de Información y análisis, ejemplar de Abril de 1984.

Proceso, Semanario de Información y análisis, ejemplar de Marzo de 1984.