

18
24



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
ARAGON**

**INTEGRACION DEL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO
AL MODELO DE MODERNIZACION DEL DESARROLLO
ECONOMICO NACIONAL COMO PARTE FUNDAMENTAL
DE LOS TRANSPORTES**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A :

MA. DE LOURDES ROJAS GARCIA

México, D. F.

Octubre, 1992



FALLA DE ORIGEN



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 está 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

Introducción.....	3
1. Planeación Y Desarrollo Hacia El Siglo XIX.....	6
1.1 Consolidación En Los Inicios Del Siglo XX.....	10
2. Infraestructura Ferroviaria.....	16
2.1 Red Ferrea.....	18
2.3 Equipo Y Unidades De Carga.....	22
2.4 Fuerza Motriz.....	24
2.5 Situación Actual.....	29
3. Sistema Administrativo.....	35
3.1 Organización Administrativa.....	36
3.2 Importancia De La Formación Sindical Y Su Relación Con El Estado.....	40
3.3 Sindicato Ferrocarrilero.....	44
3.4 Marco Legal.....	47
3.5 Niveles De Capacitación.....	50
3.6 Papel Social.....	52
4. Sector Estratégico Nacional.....	57
4.1 El Papel Del Estado En La Economía Nacional.....	58
4.2 Su Importancia En La Desarrollo Económico.....	61
4.3 Apoyo Al Comercio Exterior.....	64
4.4 Competencia Con El Sector Autotransporte.....	67
5. De La Revolución A La Modernización.....	77
5.1 Restructuración Del Sector Paraestatal.....	87
5.2 Desincorporación De Las Empresas Paraestatales.....	91
5.3 Política Económica Del Régimen Salinista..PND.....	96
5.4 Alcances Y Perspectivas de F.F.C.C. Ante El Tratado De Libre Comercio (ESTADOS UNIDOS, CANADÁ, MÉXICO).....	101
Conclusiones.....	110
Bibliografía.....	114

INTRODUCCION

El propósito del siguiente trabajo es dar a conocer la situación actual del subsector ferroviario mexicano como un instrumento para responder a las necesidades de la economía mediante la solución de los problemas a los que se enfrenta el sector transportes.

Otro motivo de este estudio es realizar un análisis del subsector transporte ferroviario con la finalidad de aportar información de la cual existe muy poco material.

La parte estratégica gubernamental en cuanto al desarrollo del país basada en el concepto de "modernización" corresponde a la globalización económica internacional, por lo cual todos los sectores se disponen a adecuar sus estructuras para adentrarse a dicho proceso y donde Ferrocarriles Nacionales deberá tomar parte.

Sin embargo, esta adecuación tomará mucho tiempo, sobre todo para el subsector ferroviario debido a problemas financieros, infraestructurales, operacionales y de administración, así como la baja demanda y la competencia con el autotransporte principalmente.

Los problemas que presenta el subsector se originan a partir de la posrevolución, época durante la cual los ferrocarriles comenzaron a sufrir un desgaste paulatino en general, pero principalmente en su parte infraestructural y desde entonces no han sido enfrentados adecuadamente, sino que se les ha dejado esperando a que una nueva administración haga de su interés la integración de éste al sistema de transporte.

La estrategia de modernización mexicana, enfrenta en el sector transportes un nuevo reto ante la perspectiva de la firma del TLC y de su integración a nuevos mercados en la Cuenca del Pacífico, el Mercado Centroamericano y el Mecosur.

Frente a estas perspectivas internacionales y la demanda nacional, los ferrocarriles deberán salir del atolladero y no cabe ninguna duda de que este subsector es indispensable al igual que el resto de los transportes que integran el sistema nacional y que deberá dársele un enfoque prospectivo y a largo plazo si queremos integrar nuestra economía a la de Canadá y Estados Unidos en el TLC que no será fácil para una economía tan incipiente como la nuestra.

Ante tales condiciones valdría la pena hacer una evaluación de los factores que serían necesarios para llevar a cabo el proyecto de modernización del subsector ferroviario sin perder de vista el hecho de que el sector transportes se considera estratégico de la economía.

Basandome en el método estructuralista, el cual se caracteriza por concebir el objeto de estudio como un todo y cuyos miembros se interrelacionan entre sí y con el todo, de tal manera que la modificación de uno de ellos modifica los restantes. Doy a conocer tanto la interrelación que guarda cada parte del sistema ferroviario como un todo, como la integración que guarda este sistema de transporte en la economía del país.

Para abordar el tema, divido el estudio en cinco partes: en el capítulo 1º analizo lo que son los antecedentes del sistema de transporte ferroviario con la finalidad de conocer como ha permitido el desarrollo del transporte de carga en México y como ha dado su apoyo a la integración de la economía nacional; sobre todo durante el porfiriato, época en la que los ferrocarriles tuvieron su máxima expansión a través de las inversiones extranjeras, principalmente estadounidenses con el propósito de apoyar las exportaciones e importaciones.

El 2º y 3º capítulos están dedicados a analizar el subsector así como su parte legal y el papel social para conocer como funciona y como se encuentra integrado el sistema ferroviario, lo que a la vez nos conducirá a localizar los problemas existentes que deterioran el servicio de este sistema de transporte y de esta manera dar perspectivas a su mejora.

En el 4º capítulo analizo el papel que representa el Estado en la economía, la competencia del ferrocarril con el subsector autotransporte así como su impacto a nivel económico nacional con el propósito de determinar si el Estado como ente rector debe interferir en el sector y hasta que punto debe responsabilizarse de su desarrollo como instrumento de apoyo a la integración económica del país. También es indispensable dar a conocer las características del ferrocarril en comparación al autotransporte para precisar que tan susceptible es el ferrocarril de ser sustituido por el autotransporte.

En el 5º y último capítulo analizo la situación actual del subsector ferroviario dentro del proyecto de modernización y sus perspectivas frente a una nueva dinámica de la economía nacional e internacional con el objeto de buscar las condiciones actuales de la empresa así como dar a conocer las posibilidades de nuestro país y sus medios de transporte frente a una inminente globalización económica.

Finalmente, planteo las conclusiones del análisis del tema y sus perspectivas a corto y largo plazo. Las fuentes utilizadas para la realización de la presente investigación, se remiten tanto a la bibliografía como a la hemerografía, así como a la información obtenida de entrevistas principalmente y confrontación de campo en el tema de estudio.

CAPITULO 1

Planeación Y Desarrollo De Los Ferrocarriles En México Hacia El Siglo XIX.

La más renombrada innovación tecnológica de la Revolución Industrial del siglo XIX fueron los ferrocarriles y en este siglo empezó a desarrollarse una nueva era para ellos en nuestro país. Sin dejar de mencionar que para su desarrollo tuvieron que enfrentar un sinnúmero de condiciones adversas que con el paso del tiempo se pudieron ir librando.

Primeramente, tenían que enfrentar la aceptación del grueso de la población, debido al temor que representaba esta innovación, asunto lógico ya que no se había visto nada igual anteriormente. Por otra parte, existía otro temor; el que sentían los dueños de otro tipo de transporte quienes veían peligrar su negocio. Finalmente, existía el problema económico que tenía que ser solventado en varias ocasiones por gobiernos inestables, es decir, debido a las revueltas y a la política inestable que imperaba en el país, los gobernantes permanecían en el poder por periodos muy cortos. Así, existieron gobernantes a quienes les interesó el apoyar a los ferrocarriles y a quienes les interesaba más impulsar otras áreas con más prioridades que el desarrollo de este nuevo sistema de transporte.

La historia de nuestros ferrocarriles data de un tiempo que podemos ubicar dentro del México independiente, años después de que Inglaterra construyera, en 1830, su ferrocarril entre Manchester-Liverpool.¹

La primera concesión de ferrocarriles otorgada por el gobierno de Anastasio Bustamante se concedió a un acaudalado comerciante de Veracruz, Francisco de Ardiñana, quien a cambio de un monopolio de treinta años sobre la ruta de Veracruz a la Ciudad de México, prometió conducir el correo en forma gratuita y pagar 50 mil pesos anuales al gobierno federal después de los primeros diez años de funcionamiento de la línea. Otra condición era que la construcción de la línea férrea llegara a la capital con un ramal a Puebla. Igualmente infructuosas resultaron una serie de concesiones para la conexión ferroviaria entre Veracruz y la Capital, después de que se confiscó la primera por no haberse iniciado la construcción en el tiempo estipulado.

Sin embargo, el interés prevaleció y fue con un decreto de Antonio López de Santa Anna que el 31 de mayo de 1842 se autorizó la construcción del ferrocarril, no obstante, los trabajos fueron lentos y en solo 7 años se construyó una legua (7 kilómetros aproximadamente).

¹ Téllez Pizarro, Mariano. *Breve Reseña Histórica de los Ferrocarriles Mexicanos*, pag. 16.

Las causas de este retraso pueden atribuirse indudablemente a la invasión norteamericana ocurrida entonces.

Los sucesos y el tiempo no impidieron que el 16 de Septiembre de 1850 transitara el primer convoy ferroviario en territorio nacional.²

Antes de abandonar la presidencia, López de Santa Anna decretó una concesión a los hermanos Mosso, acaudalados comerciantes quienes a su vez la vendieron al Sr. Antonio Escandón al mismo tiempo que este compraba al gobierno el tramo de Veracruz a Rfo San Juan y se le otorgaba la concesión para construir el ferrocarril de Veracruz al Océano Pacífico.

Ya en la presidencia de Benito Juárez se otorgó al Sr. Escandón una nueva concesión para la línea de Veracruz al Pacífico con un ramal a Puebla. Luego de la intervención francesa, Maximiliano contrató con el ingeniero M. Lyons la construcción de un ferrocarril de la Soledad al Monte de Chiquihuite, Edo. de México, tramo que pasó a formar parte de la línea hacia México; en 1864 el Sr. Escandón traspasó el privilegio de la construcción a la Cia. Imperial Mexicana con aprobación de Maximiliano.

A la caída de Maximiliano en 1867 se habían construido 76 kilómetros de vía hasta Apizaco, Edo. de México. El tramo del Paso del Macho fue la parte de la concesión de Lyons hasta el Monte del Chiquihuite.

En 1869 el Presidente Juárez inauguró el tramo de México a Apizaco de 139 kilómetros, con lo cual esta Ciudad quedó unida con la línea férrea a la Capital de la República. Después de la muerte de Juárez, Lerdo de Tejada, nuevo Presidente de la República fue quien se encargó de inaugurar la línea de México a Veracruz de 470.750 kilómetros, aunque su explotación comercial no se realizaría sino hasta terminadas algunas obras en varios tramos, obras que se realizaron para vencer los obstáculos del terreno. Una de las posibles causas por las que se tomo este tramo y no otro fue por la existencia de algunos empresarios que no quisieron perder su negocio.

En toda la línea de México a Veracruz y su ramal de Apizaco a Puebla se construyeron 10 viaductos, 14 puentes, de los cuales el mayor es el de la Soledad con 228 metros y 358 alcantarillas.³

² Loc. Cit., pag. 17.

³ *Ibidem*, pag. 12.

Una vez que nuestro país contó con su primer ferrocarril se dio inicio a la larga y difícil tarea de desarrollar nuevas líneas férreas y nuevos ferrocarriles que lograron cubrir las crecientes necesidades que requerían el traslado de mercancías así como de pasajeros, perdiéndose el temor a este nuevo medio de transporte.

A finales de 1876 asumió el poder el General Porfirio Díaz, México no contaba más que con 640 kilómetros de vías férreas, de las cuales 424 pertenecían al Ferrocarril Mexicano y otros 114 utilizaban mulas como fuerza motriz en lugar de máquinas de vapor.⁴ Los gobiernos de la República Restaurada no habían sido capaces de seducir a los inversionistas extranjeros con las concesiones que el congreso estaba dispuesto a aprobar, y tampoco habían logrado atraer en cantidades sustanciales capital nacional para la construcción de ferrocarriles. Durante sus primeros años, el régimen porfirista no tuvo mayor éxito que el de sus predecesores. Sin capital extranjero, el proceso de los ferrocarriles era lento. Primero, se invirtieron directamente los fondos en la construcción de una línea corta entre Tehuacán y la Esperanza, esta última cercana a una estación del Ferrocarril Mexicano.

Más importante aún, el gobierno adoptó la política de otorgar concesiones ferroviarias a los gobiernos estatales. Entre 1876 y 1880 veinte de los gobiernos estatales recibieron un total de veintiocho concesiones para ferrocarriles. Generalmente los gobernadores solicitaban las concesiones como un primer paso para interesar a los capitalistas locales en tales proyectos.

Tan pronto como se comprometía el capital suficiente, se formaba una compañía local que emprendiera la construcción, y luego se transfería la concesión respectiva. Durante los cuatro años que se probó este sistema, 8 de las 28 concesiones demostraron ser efectivas. Las compañías locales habían demostrado que los capitales mexicanos con la suficiente voluntad para emprender pequeños proyectos, no querían arriesgar sus fortunas en empresas importantes. Sin embargo, algunas de estas líneas locales se habían desarrollado con rapidez.

4 Idem.

En un principio el desarrollo de los ferrocarriles en México sirvió principalmente para fortalecer el nuevo régimen político al contribuir vigorosamente a la reducción del desempleo y subempleo de la fuerza de trabajo y de otros recursos. Los factores de producción que habitualmente se consumían en la lucha militar y política fueron orientados hacia la construcción de una infraestructura moderna. Las políticas de concesión y regulación adoptadas por los gobiernos mexicanos durante el decenio de 1880 adhirieron al régimen porfirista los intereses de los hacendados, de los propietarios de minas y de los comerciantes más importantes, muchos de los cuales hacía tiempo que se lamentaban de la falta de medios de transporte adecuados. En el ambiente político y social de México, durante esta época, la política concesionaria que resultaba menos peligrosa desde el punto de vista del gobierno, era la que otorgaba subsidios públicos a casi cualquier proyecto sin importar la ruta que se intentara hacer. Así la distribución de los beneficios a las personas con propiedades como consecuencia del desarrollo del transporte, se llevó a cabo sobre la base de una asignación privada más que oficial.⁵ Un gobierno que otorgaba concesiones y fondos públicos para la construcción de casi cualquier ferrocarril que se le propusiera, no podía ser acusado de discriminación. El mercado y no el gobierno se responsabilizaba del frecuente fracaso de los promotores para reunir el capital necesario para la construcción. En la medida en que el gobierno dio prioridades, estas se encaminaron a la búsqueda de capitalistas privados, fueran nacionales o extranjeros dispuestos a terminar una línea que atravesara el Istmo de Tehuantepec.

La libertad de otorgar concesiones era una política que se defendía fácilmente basándose en sus resultados dramáticos: se construyeron miles de kilómetros de vías en unos pocos años. La política, según aseguraban sus proponentes oficiales, manifestaba una confianza en las fuerzas del mercado y en instituciones privadas, a menudo extranjeras, para determinar el patrón del desarrollo del transporte de México. La percepción de los capitalistas extranjeros y en especial de aquellos empresarios norteamericanos que proyectaban extender sus intereses en México, incluía estimaciones de futuros beneficios privados de sus inversiones en este país que podrían armonizar con sus compromisos en otros lugares.

De los empresarios extranjeros en México, los europeos (especialmente los franceses y alemanes) fueron quienes tendieron a establecerse y a lograr cierto grado de integración con la sociedad local. Los estadounidenses, que trajeron consigo las mejores sumas de capital, tuvieron relativamente poco impacto en la élite local porque se trasladaban a sus propiedades como turistas en trenes de pasajeros que les permitían el acceso a sus inversiones sin tener que establecerse permanentemente en el país.⁶

5 Anguiano, Arturo. El Estado y la Política Obrera del Cardenismo, pag. 94.

6 Mayer, Lorenzo. Nuestro México Inicio del Siglo, pag. 13.

Consolidación En Los Inicios Del Siglo XX.

A finales del Siglo XIX el gobierno porfirista trató de llevar a la práctica una política organizada en la construcción de los ferrocarriles. Esto lo llevó a cabo el ministro de Hacienda, José Yves Limantour.

Proponía una intervención mayor del gobierno, para proporcionar una mejor supervisión de la red de vías existente y para orientar los estímulos públicos de acuerdo a las prioridades proyectadas para la futura construcción de ferrocarriles. Limantour veía la necesidad de armonizar el sector de transporte con los requerimientos de las industrias de exportación en desarrollo, así como el deseo de mantener la prosperidad del país prolongando la innovación del transporte hacia regiones más lejanas.

Como resultado de su interés el presidente emitió la primera Ley General de ferrocarriles en 1899. Poco menos de cinco años después de que se promulgó la Ley sobre ferrocarriles, el secretario de Hacienda una vez más, trató de incrementar la intervención del gobierno en una industria ferrocarrilera. Entre los años 1903 y 1910 el gobierno negoció la compra de acciones suficientes para controlar a las compañías ferrocarrileras más grandes del país y absorbió una cantidad de empresas menores.⁷

En 1909 Limantour dio un primer paso para adquirir una mayoría de las acciones de la línea interoceánica, que se encontraba casi en bancarota y luego utilizó el capital de la interoceánica y fondos de un préstamo extranjero para asegurar el control del nacional en el mismo año. En 1906 realizó las negociaciones para obtener las acciones suficientes para controlar la compañía Ferrocarril Nacional Mexicano constituyéndose lo que sería Ferrocarriles Nacionales de México en 1908.

Al terminar el gobierno porfirista, los ferrocarriles construidos hasta entonces y que tenían jurisdicción nacional alcanzaban 14,789 kilómetros de vía ancha y 4,311 de vía angosta, haciendo un total de 19,100 kilómetros.⁸

⁷ Loc. Cit. pag. 14.

⁸ Ibidem.

En el año de 1909, el personal que trabajaba en el movimiento de los trenes era en su mayoría norteamericano, así por ordenes del gobierno, la empresa creó puestos de copiadores o aprendices de despachadores, ocupados por telegrafistas mexicanos con el fin de que estos se fueran enterando del funcionamiento de los trenes y más tarde sustituir a los trabajadores extranjeros, quienes reaccionaron molestos y dispuestos a poner fin a la situación yéndose a huelga el 17 de julio de 1909.⁹ Esta fue la primera huelga, pedía que ocuparan los puestos que fueran quedando vacantes; como estaban seguros de ganar, aumentaron a su petición el aumento de sueldo, pero desgraciadamente, las peticiones fueron completamente negadas. Los puestos de despachadores fueron finalmente ocupados por nacionales.

Tiempo después, en 1912, se llegó a una segunda huelga; esta vez fueron los maquinistas y conductores extranjeros quienes se quejaron por negárseles algunas cosas como el uso del idioma inglés en las órdenes del tren y los ascensos al personal mexicano. La huelga fue contrarrestada y los huelguistas extranjeros también fueron sustituidos por mexicanos.

Por otra parte, con motivo de la intervención norteamericana varios funcionarios y jefes extranjeros en los ferrocarriles fueron deportados del país y sustituidos por mexicanos, quedando como Gerente General José Echegaray.

La Revolución Mexicana tuvo grandes y graves repercusiones en la empresa de Ferrocarriles Nacionales de México, de ellos dependió mucho la victoria de las huestes revolucionarias. El ejército del Noroeste al mando del General Alvaro Obregón, siguió la ruta del ferrocarril Sud-Pacífico que bordeaba la costa occidental de la República Mexicana. Las fuerzas del General Francisco Villa siguieron la ruta del ferrocarril de Ciudad Juárez, liquidando la resistencia federal en Zacatecas. El General Pablo González llegó a la Ciudad de México, siguiendo la ruta del ferrocarril de México a Nuevo Laredo; no solamente los ejércitos revolucionarios utilizaban los ferrocarriles mexicanos, también las fuerzas federales del gobierno se servían de ellos.

Esta situación originó que para impedir el paso del equipo o de contingentes militares, uno de los ejércitos dinamitará los convoyes y destruyera vías, puentes, locomotoras y demás instalaciones. Simplemente para impedir la persecución por parte del enemigo, se dinamitaba la vía, se utilizaban locomotoras "locas", etc.. De esta manera, los ferrocarriles fueron los más dañados de los bienes nacionales, porque venían a ser un implemento que todos querían destruir en su lucha contra los grupos enemigos.

9 N. Rodea, Marcelo. Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero 1890-1943, pag. 674.

Los cuantiosos daños cada vez fueron haciendo la situación física y económica, más crítica para los ferrocarriles. Voladura de trenes, vías destruidas, estaciones incendiadas y saqueos, trenes asaltados, locomotoras y puentes dinamitados, en general la destrucción del material rodante y la ausencia casi total de flete y de pasajeros y por consiguiente la desaparición de los ingresos, fueron el panorama del servicio ferroviario nacional, hasta que en 1914, Venustiano Carranza creó el Depósito de Ferrocarrileros Revolucionarios dependiente de la Secretaría de Guerra, para controlar a los trabajadores que prestaban servicios en algunas zonas. También fue establecida la jornada de 8 horas reglamentarias, el pago justo por el trabajo extra realizado y la pensión a los familiares de los trabajadores que sufrieran algún accidente dentro de su trabajo.¹⁰

Los gobiernos que sucedieron a Carranza dieron especial atención a la reconstrucción del sistema ferroviario, misma que se reflejó en la compra de equipo y gastos en reparaciones y conservación.

Una fecha muy importante para los Ferrocarriles Nacionales es sin duda la del 23 de junio de 1937, en que el Presidente Lázaro Cárdenas, mediante un acuerdo, expropió los bienes de la compañía ferrocarrilera continuando con su política de expropiaciones ya que otros sectores también fueron expropiados como el Petróleo dando a su régimen político el carácter populista que le permitiría ganar la simpatía del pueblo mexicano.

El gobierno de Miguel Alemán principia con la construcción de los ferrocarriles quienes, después de la Primera Guerra Mundial desempeñando el papel de transportador de materias primas, sufrieron un rotundo desgaste.

Miguel Alemán elaboró un programa que tendría una duración de cinco años conocido como "*Plan Alemán de Rehabilitación Ferroviaria*" donde se repararon tramos y se construyeron nuevas terminales y estaciones como las de Chihuahua, Jalapa, Guadalajara y Monterrey.

El Presidente Ruiz Cortines en su lucha por reanudar los trabajos de reconstrucción y rehabilitación de los ferrocarriles apoyó especialmente a los trabajadores, construyendo campos deportivos, les otorgó anualmente estímulos y recompensas así como la fundación del Centro de Capacitación Ferrocarrilera en 1957.

10 Loc. Cit. pag. 675

En lo sucesivo, los gobiernos de Adolfo López Mateos, Gustavo Díaz Ordaz, y José López Portillo prosiguieron con esa rehabilitación de los ferrocarriles, que si de alguna manera lograron poner en servicio algunas terminales como mejorar un poco el equipo ferroviario, no dieron el apoyo suficiente a este sector, entre otras razones porque la modalidad de sus gobiernos y políticas se interesaban más en otro sector como en el caso de López Portillo lo fue el Petróleo.

Los esfuerzos por rehabilitar Ferrocarriles Nacionales no fueron suficientes para la magnitud del desgaste que tuvieron, sobre todo durante la Revolución Mexicana y la Segunda Guerra Mundial.

Retomando lo anterior podemos decir que nuestro país ingresó en el último cuarto del siglo XIX como una nación atrasada, arruinada y desgarrada por la guerra. Entre los más serios obstáculos para iniciar la modernización-como lo reconocían sus gobernantes-se contaba con un sistema primitivo de transporte. Después de la estabilidad política y social, la élite del país consideraba la mejora del transporte en general, y de los ferrocarriles en particular, como el prerrequisito más importante para el progreso.¹¹

Todos los gobiernos mexicanos, de la década de 1850 en adelante, buscaron activamente estimular el desarrollo ferrocarrilero mediante ofertas de subsidios generosos y privilegios a todo grupo nacional o extranjero que pareciera representar una promesa razonable de cumplimiento.¹² El éxito en estos esfuerzos estaba reservado al primer gobierno que pudiera ofrecer una esperanza razonable de que pagaría los subsidios y observaría los privilegios. Así, el desarrollo de la Red ferroviaria durante la paz porfiriana, que duró treinta y cuatro años, tuvo lugar aceleradamente bajo la égida del capital extranjero, predominantemente estadounidense.

Los observadores de la época, incluidos los funcionarios porfiristas, veían en el ferrocarril el motor principal para el crecimiento económico nacional, orientado hacia las exportaciones. Más importante aún, los empresarios que usaban el ferrocarril se beneficiaban del compromiso gubernamental tocante a racionalizar el servicio y mantener tarifas bajas. Puesto que la mayoría de la carga ferrocarrilera provenía del sector exportador y la mayoría de las empresas que producían para exportar eran propiedad de extranjeros, especialmente las compañías mineras, los beneficios de la mexicanización derivaron principalmente hasta ellos.

11 Pletcher, David. México. Campo de Inversiones Norteamericanas. 1867-1880, pags. 71,72.

12 Calderón, Federico R. La Vida Económica, pags. 698-700.

Por otra parte, A pesar de la carencia de una política social, el régimen porfirista disfrutó de un periodo de estabilidad y calma sin precedentes en la historia independiente de México. El ferrocarril contribuyó a suprimir los conflictos políticos y sociales y coadyuvó, por ello a la estabilizar el régimen. No es fácil evaluar el impacto del nuevo sistema de transporte en la élite, pero se pueden hacer algunas observaciones tentativas. De todos los efectos que merecieron la atención de los contemporáneos, el que se menciona más frecuentemente es el rápido transporte de tropas. Asimismo, los conflictos políticos en el seno de la élite derivaron hacia canales más pacíficos de los que México solía conocer, y los ferrocarriles contribuyeron a ello sobre todo en lo que se refiere a la vida económica del país.

Si bien fue muy importante el desarrollo de los ferrocarriles durante la época porfirista, también lo fue su nacionalización durante el gobierno de Lázaro Cárdenas en 1937, de esta manera se terminó el peligro de dejar en manos sobre todo estadounidenses este nuevo sistema de transporte junto con todos sus beneficios y función social, ahora formaría parte del nuevo gobierno institucionalizado.

Aunque posteriormente los ferrocarriles comenzarían un deterioro en gran escala durante su participación en la Segunda Guerra Mundial. Deterioro y desgaste que los gobiernos posteriores a este no pudieron ni han podido contrarrestar en la actualidad.

CAPITULO 2

Infraestructura Ferroviaria

El principal instrumento para el funcionamiento del sistema de transporte ferroviario es sin duda la infraestructura, de hecho podemos afirmar que de ella depende el buen funcionamiento así como el servicio de este sistema.

Los estudios realizados comienzan desde los determinantes geográficos. De ahí se decidirá si el suelo es el adecuado para el establecimiento de vías y puentes por los que correrán los trenes. Esta clase de estudio es importante debido a que en ocasiones el relieve es sumamente accidentado para que constricciones de esta magnitud se lleven a cabo. En dado caso la mejor solución es buscar la que presente menores dificultades para la construcción.

Una vez determinado el lugar para la construcción se harán necesarios otra clase de estudios, mismos que servirán para determinar el tipo de vía que será utilizado.

Contrario a lo que pudiera pensarse no es posible la utilización de cualquier tipo de vía, existen diferentes tipos de estas para cada necesidad de construcción. Primero, es importante determinar el peso que puede soportar la vía, ello de acuerdo a las condiciones del suelo así como al tipo de trenes que lo transitarán.

Lo anterior traerá como consecuencia proporcionar un buen uso y mejor circulación de los trenes, también ayudará a la mejor realización de los materiales utilizados así como la seguridad tanto para la carga como equipo ferroviario, impidiendo o disminuyendo riesgos de accidentes que podrían suscitarse si se prescindiera de estos estudios.

En el caso de la construcción de puentes se hace prescindible realizar los estudios antes mencionados, ya que de ello dependerá el buen funcionamiento y sobre todo la seguridad de la carga y por otra parte la seguridad de las regiones y poblados cercanos al lugar donde se construirán los puentes.

Debe especificarse que el clima es también determinante debido a que nos permite saber el tipo de durmiente que será utilizando en cada riel tendido ya que algunas zonas de nuestro país son altamente lluviosas debido a lo cual el material utilizado en las vías es susceptible de sufrir deterioro que pondría en peligro el paso de los ferrocarriles. Esto sucede con mayor frecuencia con los durmientes de madera.

Afortunadamente el problema se va solucionado con la oportuna colocación de durmientes de alabastro en lugar de los de madera, estos soportan más fácilmente los cambios

climatológicos y reducen en una buena medida la deforestación, sin embargo también estos durmientes sufren deterioro con el paso del tiempo, sucede con cierta frecuencia que estos llegan a tronarse.

Una vez colocados los "caminos de tablas", como comúnmente los llamaron los pioneros de los ferrocarriles, estos se encuentran listos para dejar pasar sobre ellos al coloso humeante de acero.

El sistema ferroviario de nuestro país actualmente cuenta con 26,280 kms., por lo que podemos decir que a pesar del tiempo de existencia, éste no se ha desarrollado en su totalidad, primeramente por razones políticas y presupuestales que han impedido su crecimiento, aunque en algunas ocasiones la existencia del factor económico, sigue sin dársele el apoyo que le corresponde.

Posiblemente existen intereses creados o el gobierno prefiere utilizar sus recursos en innovaciones en lugar de desarrollar primero los sectores existentes como lo es el ferrocarril.

Esta situación en lugar de volvernos competitivos económicamente hablando, nos hace dependientes de la tecnología extranjera.

En infraestructura, específicamente en el ramo de vías se sufre de un terrible deterioro en lo que respecta a su mantenimiento al igual que en su desarrollo y expansión.

En nuestro país la mayor parte de las líneas de ferrocarril están construidas en vía única por lo que se debería establecer laderos¹³ de encuentro para trenes cuya capacidad en número de carros es viable, para lo cual deberían crearse vías dobles que permitieran rapidez y al mismo tiempo disminuyan el tiempo de traslado.

Mientras no se modernice la infraestructura ferroviaria no vamos a crecer internamente y el transporte de mercancías se hará en otros tipos de transporte, de superficie o aéreo, que aunque no tienen la capacidad que pueden tener los ferrocarriles, son más rápidos y seguros que este, y no solo eso, sino que tampoco se tendrá la capacidad para cubrir las demandas del comercio exterior.

¹³ Ladero.-Vía adyacente a la principal utilizada para movilizar a través de ella las unidades de carga y otro equipo para realizar reparaciones.

Las causas son múltiples, una de ellas como ya mencionamos anteriormente la escasez de recursos económicos donde el Gobierno proporciona un subsidio mínimo a Ferrocarriles Nacionales, dichos recursos no son integrados adecuadamente a las necesidades de construcción y mantenimiento de la infraestructura o son dirigidos a otro destino del que no se tiene un preciso conocimiento. Asimismo podemos decir que si los recursos son insuficientes para cubrir el del costo de los tramos deteriorados, menos alcanzan éstos recursos para construir caminos nuevos y puentes.

Otra de las causas es el estado físico en que se encuentran muchas de las vías, mientras unas son reparadas, muchas otras van quedando resagadas en su mantenimiento y rehabilitación.

Otro problema que puede agregarse a los anteriores es el descuido de los trabajadores en sus tareas laborales, lo que a su vez se debe a otras razones como lo son la poca remuneración por parte de sus superiores, el poco estímulo, falta de capacitación suficiente (no en todos los casos), y los problemas con el sindicato, creado primeramente por ellos y manipulado actualmente por un pequeño grupo que los presiona y manipula para lograr sus propios fines.

En lo referente a los problemas de construcción en el sistema ferroviario, existe un número elevado de puentes y alcantarillas de baja capacidad o provisionales.¹⁴ Esto obliga a que el peso que soportan los puentes con el traslado de equipo de arrastre sea menor por lo que es necesario el establecimiento de órdenes de precaución que de alguna manera hace más lento el traslado de carga y al mismo tiempo más costoso.

Red Férrea

El sistema ferroviario de nuestro país cuenta actualmente con 26,280 kms. de los cuales 20,306 forman parte de la vía principal 4,503 son vías secundarias y 1,471 corresponden a vías particulares. De esta manera podemos decir que la totalidad de la red tiene vía estrecha y ancha o estandard de 1.435mts.¹⁵

14 F N M. Plan de Largo Plazo y Programa de los Ferrocarriles 1989-1994 pag. 83.

15 Martínez Viveros, Juan. Riel Tendido, pag. 111.

El crecimiento longitudinal de la red Férrea en los últimos años ha sido muy reducido. Parte de esto es por el deterioro que sufre el terreno por los constantes cambios climatológicos entre otros y ello ha impedido su expansión, aunado a ello podemos mencionar que el material utilizado en la construcción es muy anticuado y en algunos de los casos obsoleto para las necesidades requeridas, lo que lo ha mantenido, y aún lo mantiene, en desventaja con otros ferrocarriles como los estadounidenses, que cuentan con una alta tecnología en materia ferroviaria, nos llevan muchos años de desventaja.

Mucho del material ferroviario utilizado en nuestro país es de importación, y mucho de este equipo es de segunda o tercera mano, es decir, es el equipo desechado por otros países como Estados Unidos y Canadá. Aún así, este equipo de "desecho" todavía se encuentra adelantado para nuestro sistema ferroviario.

La incapacidad del Gobierno para hacer crecer sectores tan importantes como lo es el sistema de Comunicaciones y Transportes, y especialmente en materia ferroviaria, ha propiciado una fuerte dependencia tecnológica y económica de los países industrializados.

Esta enorme desventaja provoca un fuerte retraso en el desarrollo del comercio exterior mexicano; situación aprovechada por los estadounidenses para cobrar altas tarifas por el paso de nuestros ferrocarriles por sus vías férreas, no solo reteniendo las mejores ventajas comerciales en su beneficio, sino que también se impide la competitividad del transporte ferroviario con otros tipos de transporte que han absorbido casi totalmente la demanda de carga a pesar de que su costo es mucho más alto que el costo ofrecido por el sistema ferroviario, de hecho el sistema de transporte que más ha captado la demanda de carga a pesar de que su costo es mucho más alto que el costo ofrecido por el sistema ferroviario, de hecho es el sistema de transporte que más ha captado la demanda diferida del transporte ferroviario es el autotransporte.

La clasificación de las vías del mismo modo que de su función, dependen tanto de la zona donde se establece cada una de ellas como de las necesidades que cubren en relación a su kilometraje y capacidad.

Las vías principales son las que se establecen a lo largo de nuestro territorio mexicano desde el Norte hasta el Sur de la República, estas vías nos conectan con la frontera norte y sur del país aunque su desempeño no es muy próspero en el Sur, debido a la inexistencia de vías suficientes con las que cuenta Guatemala, no ocurre lo mismo con las que comunican el comercio exterior con Estados Unidos; con este país, la necesidad de nuevas vías, así como su reconstrucción y modernización se hacen evidentes y apremiantes para cubrir la demanda del transporte, desafortunadamente sólo existen algunas que nos comunican con Estados

Unidos, entre ellas: Tijuana, Nogales, Ciudad Juárez, Chihuahua, Piedras Negras, Nuevo Laredo y Matamoros.¹⁶

Ello nos hace pensar en la posibilidad de aprovechar el territorio y proyectar nuevos rumbos hacia un mejor transporte ferroviario ya que de estos depende el fortalecimiento y el desarrollo de nuestro futuro económico.

La función de estas vías principales es sobre todo la de cortar distancias como lo demuestra su ubicación de norte a sur atravesando la República Mexicana.

Las vías secundarias, llamadas también troncales son las que cruzan, es decir, se desprenden de algunas partes de las vías principales para desplazarse en forma horizontal por el territorio, facilitando de esta manera el que se cubran las zonas que no alcanzan las vías principales, esto es, de Este a Oeste.

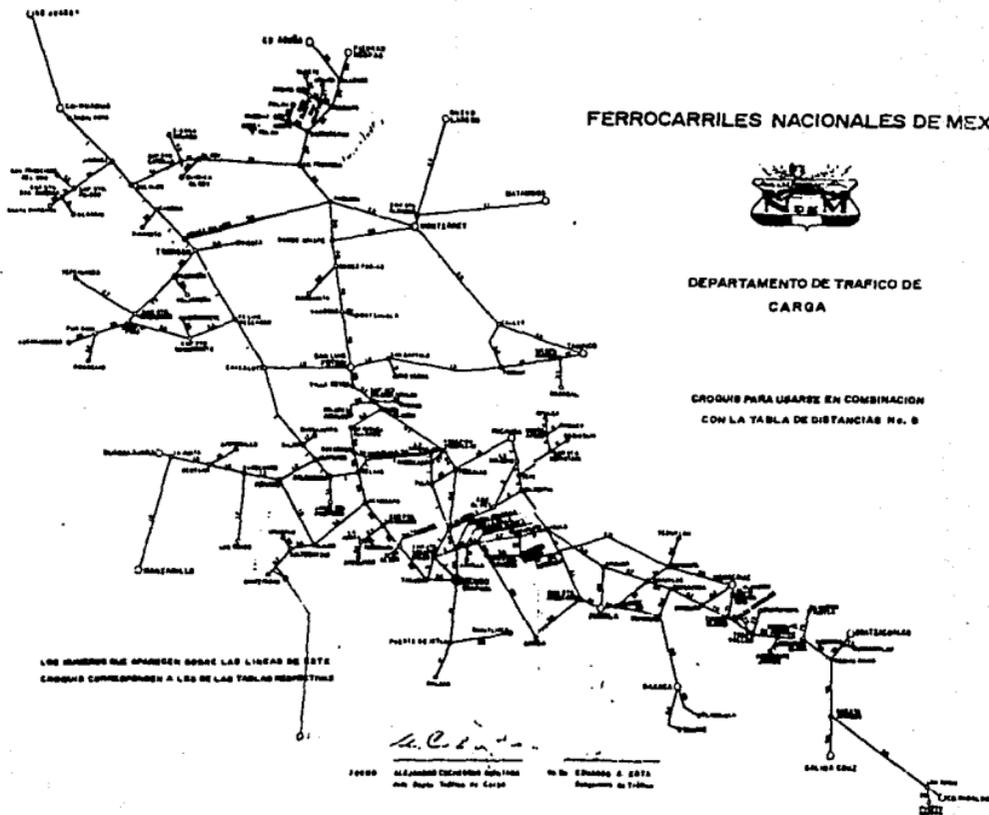
Por último, las vías particulares, estas son las llamadas de escape y la utilidad que presentan es la de facilitar el traslado de carga de un punto de partida hasta las estaciones ferroviarias, sin este tipo de vías no sería posible trasladar la carga desde el centro de producción hasta donde se realizará su largo trayecto hasta alcanzar su destino.¹⁷

En términos generales, todas las vías se encuentran en mal estado. No tienen el mantenimiento requerido, lo que hace peligroso, ineficiente e inseguro el traslado de la carga. El presupuesto no es suficiente y el otorgamiento para su desarrollo es diferido, en el caso particular del presupuesto proporcionado a cada entidad federativa se pierde en las manos de los mismos funcionarios quedando a un lado un sinnúmero de proyectos para desarrollar la capacidad y calidad del sistema ferroviario en los Estados impidiendo que una comunidad completa disfrute de este servicio al que tiene derecho.

Existen varios proyectos posibles que mejorarían el flujo de transporte ferroviario y que beneficiarían tanto a las industrias que requieren de este valioso servicio como a la población en general, pero se requiere de un trato particular en este tema.

¹⁶ *Ibidem.* pag. 112.

¹⁷ Instituto de Capacitación Ferrocarrilera. La Organización del Sistema Ferroviario Nacional. pag. 23.



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO



**DEPARTAMENTO DE TRAFICO DE
CARGA**

**CROQUIS PARA USARSE EN COMBINACION
CON LA TABLA DE DISTANCIAS No. 9**

LOS NUMEROS QUE APARECEN SOBRE LAS LINEAS DE ESTE
CROQUIS CORRESPONDEN A LOS DE LAS TABLAS RESPECTIVAS

A. C. ...
 19000 ALEJANDRO DOMESTICO MOLINA
 Jefe Depto. Tráfico de Carga
 Y el Sr. EDUARDO A. ESTE
 Responsable de Tráfico

A pesar de que las vías férreas se encuentran clasificadas en la forma ya mencionada, una depende de la funcionalidad de las demás, todas son importantes y en realidad no deberían ser clasificadas bajo tales criterios, todas deberán ser vías principales.

Si faltara cualquiera de ellas, se daría cabida a muchos problemas además de los ya existentes, por la sencilla razón de que las vías no son muy numerosas y las necesidades superan la existencia de estas.

Equipo Y Unidades De Carga

Llamamos equipo a todo aquello que corre sobre las vías férreas. Existen diferentes tipos dependiendo de las necesidades. Estos pueden ser clasificados de la siguiente manera:

Carros-tanque.- Son, como su nombre lo indica tanques que cierran herméticamente y en ellos se transporta toda clase de productos líquidos como melaza, chapopote, gasolina, aceite, combustible y cloro entre otros. Para evitar que sufra alguna contaminación el material transportado, los carros solo se cargan con productos similares, además de que se lavan perfectamente antes de cada servicio.

Tolva cubierta.- Este carro cuenta con escotillas en su parte superior y ductos en la parte inferior que facilitan la carga y descarga a granel. Por el hecho de que estos carros ofrecen una gran protección contra el medio ambiente, son los mas adecuados para transportar productos como cemento, harina, granos, etc.

Tolva abierta.- En el caso contrario a las tolvas cerradas, estas son las mas adecuadas para transportar materiales que resisten al medio ambiente como el carbón y otros materiales, también se utiliza para transportar materiales de alto grado de dureza y difícil manejo.

Furgones.- Estos carros sirven para transportar cualquier tipo de productos que pueden sufrir cambios a la intemperie. La mayor parte de este equipo tiene puertas dobles y anchas. Algunos de estos furgones cuentan con bastidores de amortiguación que protegen a la carga frágil.

Góndolas.- Estas se utilizan para transportar materiales reciclables, chatarras o bloques de mármol entre otras cosas o cualquier otro producto que deba ser movido por medio de grúa, magneto o canaleta, todo este material difícilmente podría trasladarse en cualquier otro tipo de transporte ferroviario, sobre todo por su tamaño y manejo.

Plataforma.- Este equipo se utiliza para transportar cargas muy pesadas entre las que se encuentra la maquinaria pesada, como camiones o generadores así como remolques y contenedores.

Las hay con piso removido¹⁸ o pozo longitudinal y de alta capacidad, también existen las góndolas con aditamentos especiales como flejes, cadenas o postes.

Jaulas.- Estas son utilizadas especialmente para el traslado de animales, es decir, para transportar ganado.

Refrigeradores.- Estos carros son muy especiales, porque cuentan con aditamentos para refrigeración y se utilizan solamente para transportar productos perecederos.

Cabús.- Este equipo se encuentra conectado en los últimos vagones del ferrocarril y su función es la de trasladar a la tripulación que opera en el ferrocarril. En este carro se encuentra el personal de señalamiento y es donde se lleva a cabo toda la relación del tren.

Armones.- Este es un carro muy pequeño utilizado para realizar operaciones en las vías en el mismo tren, la velocidad de la maniobra así lo requiere.

¹⁸ Piso removido es cuando en un vagón del tren existe una especie de portezuela en la parte inferior por la que algunas veces se descargan los productos transportados, esto permite facilidad de descarga.

Fuerza Motriz

Todo ser humano esta compuesto de un sinnúmero de partes importantes e indivisibles que lo constituyen en un todo, en él la parte más importante, la que le da capacidad de actuar, de razonar, de proporcionar movimiento a sus demás miembros es el cerebro, sin duda esta es una comparación idónea que puede hacerse con el ferrocarril, todas sus partes son importantes y sin alguna de ellas sería un objeto incompleto, su función sería deficiente pero aún así funcionaría. Sin embargo, no sucedería lo mismo si le faltara su parte principal, la que le proporciona ese movimiento y funcionalidad, de esta parte dependen incondicionalmente las demás, esta parte es su cerebro, o llamémosle mejor locomotora.

La locomotora surgió de la imaginación, del accidente o de la irracionalidad, si tomamos esta como fuente magna del progreso.

Su creación trajo desconcierto, desconfianza, tal vez temor, pero lo que es un hecho fehaciente es que trajo el beneficio más grande a la economía y creó la revolución del transporte.

Existen varios tipos de locomotoras:

Locomotora de vapor.- Esta clase de locomotora fue la primera que se construyó y su creación se deriva de un sinnúmero de arduos trabajos experimentales que llevaron mucho tiempo para su culminación.

Este tipo de locomotora consta de tres partes: la caldera, donde se genera el vapor a presión; el mecanismo o máquina de vapor propiamente dicha y el vehículo compuesto de bastidor y las ruedas.

Locomotoras de aire.- En este caso el vapor puede ser remplazado por aire comprimido, el cual se encuentra contenido en botellones de acero que se llenan periódicamente en estaciones o puestos provistos de compradores.¹⁹

Este sistema de locomotoras se sigue utilizando todavía en las galerías de las minas ya que tienen la ventaja de expeler aire en el escape, en vez de vapor o gases de combustión.

Locomotora eléctrica.- La evolución de las locomotoras de los ferrocarriles modernos se caracteriza por la rápida desaparición de la locomotora de vapor, sustituida por locomotoras eléctricas o diesel.

19 De Gallana, Thomas. *Dictionnaire Des Découvertes Scientifiques*, pags. 133-136.

La locomotora eléctrica es la más rápida y esta no requiere de combustibles sino únicamente de energía eléctrica como su nombre lo indica, la electricidad la adquiere a través de cables sostenidos por postes. De hecho es una especie de lo que conocemos como trolebús.²⁰

Locomotora de motor diesel.- Esta es en sí dos máquinas en una, es decir, una máquina diesel y una máquina eléctrica. El motor diesel es parecido al motor de un automóvil, salvo que quema aceite en lugar de gasolina y es mucho más grande. A su vez el motor diesel hace funcionar un generador, máquina que produce electricidad. Del generador parten alambres que van a los motores eléctricos llamados motores de tracción, accionados por el generador y que hacen girar las ruedas de la locomotora.

Dentro de las locomotoras, otras máquinas ayudan al motor diesel, al generador y a los motores de tracción a funcionar uniformemente sin calentarse demasiado, cuando la locomotora va a toda velocidad o cuando arrastra una pesada carga o frena para parar. También hay acumuladores eléctricos para iniciar la marcha y para alumbrar. Hay tanques y cajas que contienen aceite combustible, aceite lubricante, agua y arena. Todas están unidas por tuberías grandes y pequeñas y por kilos de alambre para que todo funcione conjuntamente.

Algunas diesel tienen un generador de vapor o caldera para proporcionar calefacción. Las diesel pequeñas solo pesan 20,000 Kgs. o sea 20 ton. y una grande puede llegar a pesar 270,000Kgs. Las grandes diesel pueden moverse a paso de tortuga o correr de 145 a 180 Kms./h.²¹

Es un hecho fehaciente que el conocer no sólo como funciona sino como se compone el sistema de transporte ferroviario es más que una necesidad, una obligación, porque ello nos permite conocer mejor los requerimientos y el desenvolvimiento del sistema ferroviario.

Por otra parte, nos permite hacer uso de su equipo de acuerdo a las necesidades que se requieren de acuerdo al tipo de carga, al tonelaje a transportar, a su seguridad y mejor manejo. Asimismo, nos permite percatarnos de cuales han sido o cuales son los errores que se han cometido tanto técnica, como administrativamente y cuales son las carencias y magnitud de los problemas que presenta el equipo ferroviario que desgraciadamente ha venido sucediendo desde hace largo tiempo.

20 Loc. Cit. pag. 135.

21 Ibidem.

No obstante, podemos decir que no únicamente se debe a problemas técnicos y administrativos el que el equipo ferroviario se encuentre en las condiciones que se han mencionado, sino también tiene gran culpa de ello la situación económica deprimente que enfrenta la empresa, no hay los recursos necesarios y cuando los hay, no se emplean debidamente. Un ejemplo ilustrativo de esto es el que se hayan comprado 100 locomotoras eléctricas para ser utilizadas en los tramos que se planean desde hace tiempo electrificar, lo cual no se ha realizado. Por lo tanto el paradero de estas costosas locomotoras fue el permanecer en uno de los llamados cementerios de locomotoras que tiene Ferrocarriles Nacionales, esperando ser utilizadas algún día; mientras tanto otras locomotoras aguardan su reparación general.

Por muchos años se consideró al ferrocarril como una industria madura en la que los avances tecnológicos de importancia eran poco probables.

En realidad, y aunque no se esperan modificaciones radicales, las fuerzas económicas y del mercado del transporte están creando necesidades muy grandes y generando oportunidades que han propiciado la aceleración de los cambios tecnológicos para aumentar la eficiencia y competitividad de los transportes, muy especialmente de los de carga.

Ya que la mayor parte de la infraestructura del sistema ferroviario se encuentra en mal estado debido entre otras razones al mal mantenimiento y a los problemas financieros de la empresa hay que tomar medidas inmediatas en el asunto.

La superioridad de este tipo de máquina consiste principalmente en su elevado rendimiento global, en la posibilidad de paro y puesta en marcha de inmediato y en relación a la máquina eléctrica, en el hecho de ser enteramente autónoma.

Locomotora de turbina de gas.- El órgano motor es, en este caso un turbo compresor que lleva montados en un mismo árbol un compresor y una turbina separados por una cámara de combustión en que se inyecta el carburante, que es quemado por el aire exterior a la salida del compresor. La expansión de los gases a través de los alambres de la turbina permite el accionamiento de un compresor y un generador de corriente eléctrica que alimenta los motores acoplados con ejes. El rendimiento que se obtiene es aproximadamente de un 20%, aunque este rendimiento es superior al de una locomotora diesel. Estas máquinas permiten el uso variado de combustibles como lo son los aceites pesados y carbón pulverizado.²²

22 Loc. Cit. pag. 136.

Aún no han tenido aplicación las locomotoras con propulsión nuclear pero el desarrollo de reactores pequeños en dimensión podrían permitir en los años venideros la utilización de la energía atómica en las locomotoras. En el caso de nuestro país esto no será posible en mucho tiempo debido al atraso tan enorme que tenemos en cuanto a tecnología moderna; si acaso lograríamos la utilización de locomotoras eléctricas en algunos años.

A partir de 1968 fueron suprimiéndose las locomotoras de vapor en nuestro país con el objeto de dar paso a una nueva política de adecuación de locomotoras diesel eléctricas que cubran las demandas de tráfico que exigía el desenvolvimiento de la economía y al mismo tiempo también sirvió para sustituir unidades obsoletas y de baja potencia.

Durante un periodo entre 1970 a 1983 se adquirieron 1,300 locomotoras, es decir, 100 por año, mismas que serían principalmente utilizadas en los trenes de carga de gran tonelaje. En este periodo el problema de la fuerza motriz fue solventado comprando anualmente un número elevado de locomotoras, pero aún así el problema real del requerimiento no se solucionó.

Por una parte, podemos darnos cuenta que de esos 26,280 kms. de vía son muy pocos si tomamos en cuenta el tiempo que tiene el sistema de transporte, el máximo desarrollo que se tuvo fue durante el porfirato y aunque las necesidades de nuestra economía han demandado un transporte más eficiente, este ha permanecido casi inmóvil.

Por otra parte, se cuenta con muy pocas unidades lo que por consiguiente origina dos problemas mayores, como el no dar abasto a su demanda, lo cual provoca a su vez que se recurra a otras empresas que pueden resolver el problema. Otros problemas son la falta de caminos y puentes seguros, no solo puede verse en peligro la seguridad de los pasajeros de los trenes, sino de las comunidades aledañas a las vías de ferrocarril.

Es importante saber con que se cuenta para actuar enfáticamente en ello, aumentar las unidades, reparar las existentes y crear mejores caminos, para de la misma manera incorporar a los ferrocarriles dentro de la nueva tecnología que experimentan todos los sectores con el fin de modernizar al país y sobre todo para hacerle frente a los retos que representará una nueva globalización de la economía, de otra forma veremos nuestro sistema de transporte ferroviario dirigirse al atraso y estanco ineluctables.

La compra de equipo y materiales sólo lograba incrementos en la flota y en los inventarios de los almacenes, pero no fue atendido el problema de fondo que consistía en el mantenimiento de los recursos existentes.

Por esa razón, al no aumentar la capacidad de los talleres para dar un adecuado mantenimiento y reparación a la flota, bajo su disponibilidad y al mismo tiempo se elevaron las en proceso de reparación y se acumularon unidades en talleres.

La propiedad de locomotoras en Ferrocarriles Nacionales es de 1757 locomotoras de las cuales una buena parte se encuentran paradas en los talleres de mantenimiento, de hecho se han reducido a 800 las locomotoras que se encontraban en servicio debido a la insuficiencia de recursos.

La edad promedio de las locomotoras es, en términos reales, satisfactoria si consideramos que el 39% de ellas tiene una edad de 10 años, no obstante, el 26% sobrepasa esta edad hasta los 20 años en comparación con la flota de camiones de carretera, un 50% misma que tiene 10 años de edad.²³

Por lo que respecta al mantenimiento de locomotoras así como su recuperación, estas se realizan desde inspecciones semanales y mensuales hasta inspecciones semestrales generales: "A" que son de dos años y generales "B" de cuatro años.²⁴

En ambos casos la capacidad para entender las necesidades actuales es insuficiente por lo que es necesario apoyar y desarrollar al máximo los talleres para dar un adecuado mantenimiento al equipo ferroviario para de esta manera recuperar el tráfico perdido y al mismo tiempo dejar de depender de empresas privadas que rentan sus locomotoras encareciendo el transporte.

²³ Sistema Ferroviario Nacional. Información Básica y Programa 1985-1988. pag. 110.

²⁴ Loc. Cit. pag. 110.

La Situación Actual

El equipo de carga de los Ferrocarriles Nacionales de México se duplicó durante 1970-1985.

El número de carros es de alrededor de 60,000. Este número es mayor al de la flota en propiedad ya que las unidades deducidas se encuentran en talleres, así como también se encuentran otras en el exterior con tráfico de exportación. Generalmente se encuentran circulando por las vías carros que son rentados por usuarios a particulares o a empresas extranjeras ya sean de Canadá o de Estados Unidos, con flete de importación.

El periodo en que se puede considerar que hubo un importante aumento de unidades fue durante los setentas. En este lapso, mucho de este equipo fue requerido, tanto para reponer unidades que se encontraban en mal estado como para aumentar la capacidad de transporte.

La mayor parte de este equipo fue comprado a la Empresa Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, que no cuentan con la capacidad necesaria para cubrir las demandas, por ello fue necesario adquirir el equipo faltante en Canadá y los Estados Unidos.

Durante 1983-1988 la inversión en carros de carga disminuyó considerablemente sólo se compraron unidades en promedio anual. Esto representa la cuarta parte de lo adquirido durante 1971-1976 y cubrió una tercera parte de lo estimado a la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril durante 1983-1988.²⁵

El 87% de los carros propiedad de Ferrocarriles constituyen furgones y góndolas. El equipo de arrastre de Ferrocarriles para el servicio de carga es relativamente joven. El 35% tiene menos de 16 años de antigüedad, la tercera parte entre 11 y 20 años, la cuarta parte entre 21 y 30 años solamente el 6% tiene un tiempo mayor de antigüedad de 30 años. Menos de la tercera parte tiene cojines de fricción, debido a ello representa un mantenimiento costoso al igual que su cuidado.

Parte por indiferencia y falta de acceso a recursos económicos, encontramos que el 35% del equipo utiliza zapatas de hierro fundido que tienen una vida corta, además de que estas son menos efectivas que las de composición que utiliza el reducido equipo moderno.

²⁵ Plan de Largo Plazo y Programa de los Ferrocarriles Nacionales de México, pag. 83.

Actualmente mucho del equipo ferroviario se encuentra en talleres de reparación ello no únicamente representa una fuerte salida de dinero en daños de las unidades, sino que también se ve perjudicado el transporte que abastezcan sus demandas.

Es necesario modernizar las unidades e instalaciones para que también aumente la capacidad. Existe una carencia enorme de equipo de arrastre especializado. La Empresa Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril hace 20 o 25 años construyó carros caja que ahora resultan completamente obsoletos son de baja capacidad, sólo son para una capacidad, sólo son para una capacidad de 50 toneladas y cuenta con chumaceras de fricción y usan zapatas de fierro furdico.²⁶

Este equipo además de tener muy baja demanda, no se apega a las reglas de intercambio establecidas por la Asociación Americana de Ferrocarriles y por lo consecuente no pueden utilizarse para tráfico internacional.

Existe un grave problema en lo que respecta a la reparación de equipo en mal estado, una gran parte de esto se encuentra parado esperando su reparación aunque ésta sea menor y por ende no sea necesaria su permanencia en el taller tanto tiempo.

Esto se debe en primera instancia a la mala organización a trámites burocráticos, problemas sindicales que frenan la productividad de Ferrocarriles y por si fuera poco a la falta de recursos económicos y de lugares especializados donde el equipo puede ser reparado.

Por estas razones sería ideal que las reparaciones rápidas y daños menores se realicen en los lugares en donde se encuentran los carros y los daños que requieran de reparaciones complejas, es decir, en el caso de una reconstrucción esta se lleve a cabo en los talleres de Ferrocarriles.

También sería de gran ayuda el que se estableciera un número mayor de talleres en el país donde los ferrocarriles puedan alojarse para ser reparados.

En este sentido, no puede pasarse de largo el problema que enfrentan los carros de pasajeros. Es en estos en donde es más visible la incapacidad para cubrir las demandas de tráfico y la baja calidad en los servicios de pasajeros así como la antigüedad e insuficiencia de la flota.

26 Loc. Cit. pag. 110.

27 Comercio Exterior, El Transporte de Carga en México, pags.393, 198, 199.

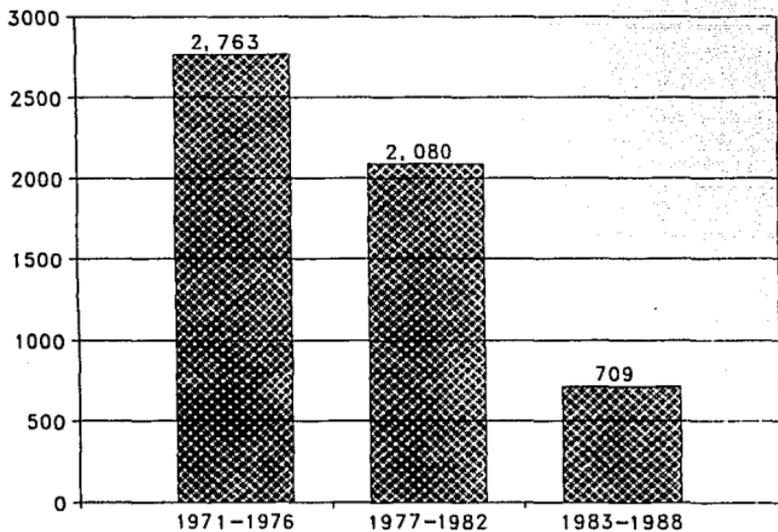
El número de coches indispensables ha venido disminuyendo debido principalmente a la necesidad de dar de baja muchas unidades ya sea por su antigüedad o por su obsolescencia que les impidió continuar con su servicio.

Para dar salida a estos problemas es indispensable tomar decisiones definitivas en cuanto al restablecimiento del equipo ferroviario y mediante esto recuperar la demanda del transporte que ha sido diferido.

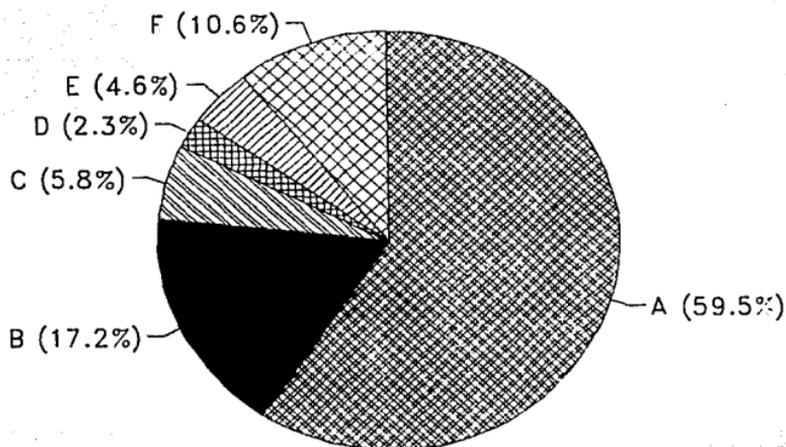
Existen a lo largo de la red ferroviaria talleres donde se realizan reparaciones y trabajos de mantenimiento de carros y coches. El crecimiento de la flota ha sido más acelerado que el de los medios de atención a la misma, se han hecho muy pocas inversiones para reparaciones mayores. Todo es muy preocupante debido a que la edad promedio de los carros de carga es de 15 años y muchas de las unidades no han llegado a su primer revisión general, el número de reparaciones es urgente y superior a las necesidades.

Es urgente que se realicen proyectos de ampliación de talleres de reparación que permitan un servicio más eficiente para el equipo en general.

**PROMEDIO ANUAL DE EQUIPO DE
CARGA ADQUIRIDO POR PERIODOS**



CARROS DIARIOS EN LINEAS



Concepto	Porcentaje
A) Carros propios en servicio.	59.5%
B) Rentados o propiedad de usuarios.	17.2%
C) Propiedad de líneas extranjeras con flete de importación.	5.8%
D) Propios en el extranjero con flete de importación.	2.3%
E) En talleres.	4.6%
F) Carros disponibles fuera de servicio.	10.6%

CAPITULO 3

Sistema Administrativo

Debido a la concentración imperante en el sistema administrativo de Ferrocarriles Nacionales, existen varios problemas en cuanto al manejo de la empresa. Esto trajo como consecuencia el retraso en la elaboración de programas y proyectos de desarrollo de la misma.

Si partimos de que las funciones administrativas son de relevante importancia para lograr el aprovechamiento de recursos tanto materiales como humanos y de que la administración depende en buena parte de la modernización de Ferrocarriles Nacionales, es importante crear una nueva organización con el propósito de disminuir los tramos de control dependientes directamente de la Dirección General y darle un enfoque regional a la administración. Para llevar a cabo lo anterior fue necesaria una desconcentración administrativa delegando funciones y atribuciones al mismo tiempo que dando responsabilidades a cada una de las gerencias regionales, como son las de ejecutar la operación ferroviaria y el mantenimiento de la infraestructura y equipo asignado a su jurisdicción.

Asimismo, en cuanto a las entidades administrativas centrales, estas tendrían bajo su dirección la normatividad y supervisión de la operación, la realización de los proyectos de ingerencia y funcionamiento de los talleres encargados de la reparación o reconstrucción tanto de locomotoras como del equipo de arrastre existente.

Por efectos de desconcentración se crearon cinco regiones ferroviarias operativas, Pacífico, Noreste, Centro y Suroeste.

La descentralización no solamente afecta a las direcciones, sino que en lo sucesivo ésta descentralización incluye el personal de base, donde resulta apremiante que en el caso del personal local más capacitado sea transferido a sus respectivas regiones para que se le permita un mejor desarrollo en la empresa y a su vez se reestructuren los puestos de escalafón y se formulen nuevas labores. Esto además de mejorar el servicio, permitirá paulatinamente el proceso de modernización con bases más firmes.

Organización Administrativa

La estructura orgánica de Ferrocarriles Nacionales se encuentra formada por varios niveles con sus respectivas funciones, de la administración de Ferrocarriles Nacionales están a cargo el Consejo de Administración y la Dirección General principalmente.

- Consejo de Administración

Este se encuentra integrado por un presidente que es el Secretario de Comunicaciones y Transportes y por los Secretarios de la S.H.C.P., de la S.P.P., de la S.E.M.I.P., de la S.C.F.I., de la S.A.R.H.. Así como por el Secretario General del Sindicato de los Trabajadores de Ferrocarril de la República Mexicana y los representantes de la CONCANACO y CON-CAMIN.

- Apoyo del Consejo de Administración

Está conformado por comisarios, el representante de la Contraloría General de la Federación, el Secretario Técnico designado por la Ley Orgánica, el prosecretario de acuerdo a la Ley Orgánica.

Este Consejo de Administración está integrado por once miembros y tendrá un grupo de asesores técnicos elegidos por el presidente del Consejo cuya función será precisamente la de asesorar a éste y a los comités y subcomités del mismo. Estos no podrán ejercer otro cargo a la vez en la Administración Pública. Las funciones del Consejo Administrativo son entre otras:

Supervisar la estructura financiera, contable y presupuestal del organismo.

Supervisar el cumplimiento de las metas señalados en los programas ferroviarios y establecer las políticas estratégicas para la formulación y aplicación de proyectos y programas de descentralización del organismo.

Dictaminar y aprobar el presupuesto anual de ingresos y egresos.

Discutir y aprobar el plan de adhesiones y mejoras así como el balance anual y los informes financieros.

Fijar la política laboral del organismo y resolver los problemas laborales.

El Consejo de Administración funcionará válidamente por lo menos una vez cada dos meses.

- Dirección General

Este nombramiento es otorgado por el Presidente de la República y tendrá las atribuciones de representar a Ferrocarriles Nacionales de México con las siguientes facultades:

De Apoderado General para pleitos y cobranzas actos de administración y demandas;

Para presentar denuncias en asuntos especiales;

Para promover y desistirse del juicio de amparo;

Para suscribir y otorgar títulos de crédito;

Para otorgar poderes generales o especiales;

Disponer las adquisiciones, pagos y gastos de acuerdo con el presupuesto aprobado con el Consejo de Administración e informar al Consejo sobre los avances y resultados obtenidos y ejecutar los acuerdos tomados en el interior del mismo.

Tanto el Consejo de Administración como la Dirección General son responsables de los subniveles que conforman toda la estructura orgánica de Ferrocarriles Nacionales. Dentro de estos se encuentran todas las funciones que permiten el desarrollo administrativo de la empresa; las funciones son: organizar, coordinar, suministrar, dirigir y proporcionar los servicios necesarios para que Ferrocarriles desempeñe sus funciones de la manera más coordinada posible.

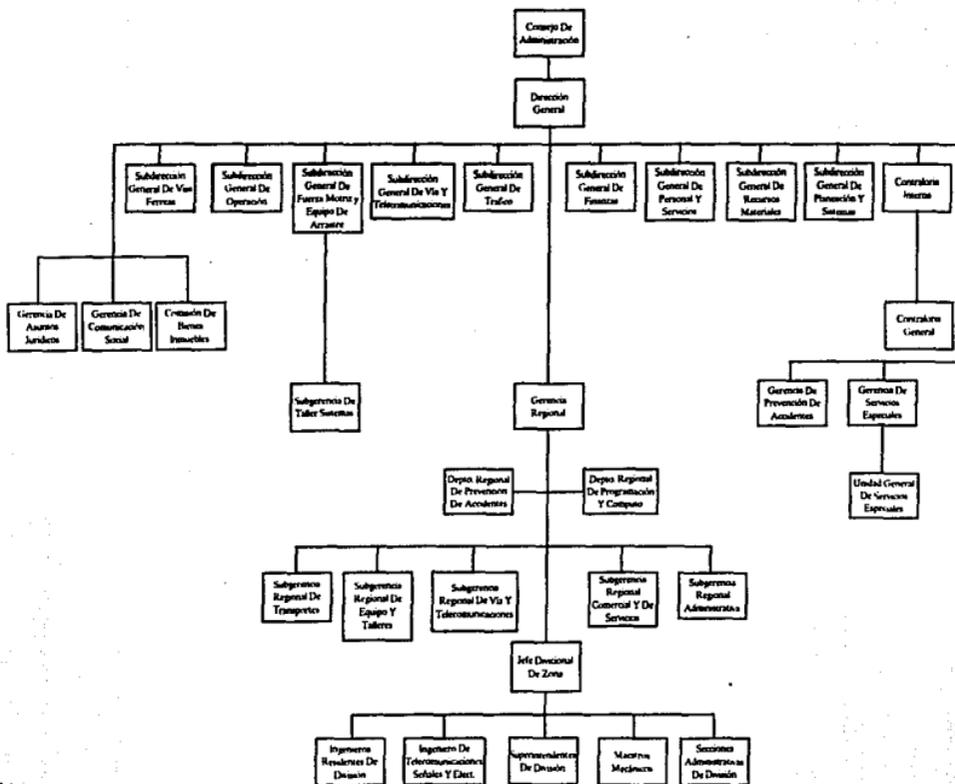
Cada subnivel tiene funciones específicas, lo que permite una especialización en las funciones de cada uno, lo que permite que cada rama se percate de las necesidades y problemas que existen o pudieran presentarse en cada campo.

Todos los subniveles son responsables ante el Consejo de Administración y la Dirección General y deberán entregar reportes a éstos donde se notifiquen los problemas así como los avances que se manifiesten en el transcurso de sus funciones.

En lo que respecta a la Estructura Orgánica Regional, esta conformará todo un conjunto de niveles y subniveles cuya función será similar a las que tiene la Estructura Orgánica, solo que estas serán a nivel regional y por ello permitirá el mejor control de aquellos lugares lejanos a la administración establecida en la Ciudad de México.²⁸

²⁸ Sistema Ferroviario Nacional.. pag. 39.

FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO
ESTRUCTURA ORGANICA



Asimismo, se encargará de informar a la Dirección General sobre las necesidades y anomalías que pudieran surgir en las regiones para que esta pueda proporcionar la orientación y los recursos necesarios que permitan el desarrollo del sistema ferroviario; también la estructura regional podrá proponer proyectos de mejoras y adiciones a los sistemas de trabajo.

Entre ambas estructuras orgánicas se desarrolla todo un sistema administrativo que permite el funcionamiento coordinado de Ferrocarriles Nacionales de México y tanto la mejora del servicio como su mejor organización dependerán de la modernización que se haga a estas.

Importancia De La Formación Sindical Y Su Relación Con El Estado

Dadas las características educativas de México y sobre todo de la clase trabajadora cuyo nivel general sigue siendo muy bajo y difícil de precisar, es importante subrayar el creciente interés por la formación a nivel técnico e intelectual. Además, el desarrollo de la educación de adultos en general y más específicamente en formación sindical, es un fenómeno nacional como mundial, lo que nos permitirá, en primer lugar una colaboración con los diferentes países tanto en conocimientos como en experiencias y técnicas. En segundo lugar la comparación a nivel internacional puede y debe ser de suma importancia para el movimiento obrero en su conjunto, más aún si se tiene en cuenta que se trabaja en un campo relativamente nuevo, pues la experiencia que se tiene en este aspecto a nivel nacional sigue limitado.

El movimiento sindical debe entre otras cosas ser moderno, la importancia creciente de la industria y la vida económica, política y social del país entraña nuevas responsabilidades para el movimiento sindical que llegan a concretizarse inclusive en las propias leyes llegando a la socialización de las relaciones industriales a nivel de la sociedad entera, por ejemplo, vivienda, cultura, bienestar social, etc.²⁹

So pena de perder eficacia, el movimiento sindical debe capacitar a sus militantes en estos nuevos campos de acción.

Lo anterior es aplicable a todo el orbe, se esfuerza en México por un factor particular que consiste en la necesidad ineludible de un replazo constante de los cuadros del movimiento obrero, necesidad que ellos mismos proclaman.

Estos factores, unos endógenos, otros exógenos pero internamente vinculados entre sí, coinciden en un resultado hipotético; la formación sindical debe tener un lugar importante en el mundo sindical mexicano contemporáneo.

A esta necesidad general podrían plantearse algunas soluciones como:

- 1.- Una formación sindical orientada hacia las necesidades de gestión.
- 2.- Una formación sindical encaminada hacia la evolución de las necesidades de cultura general, particularmente en los campos sociales.

²⁹ Macías Méndez, Jose Luis. Tendencias Actuales de la Formación Sindical en México, pag. 112.

- 3.- Una formación de líderes, revistiendo un carácter piramidal e inclusive individual.
- 4.- Una formación de la base, incluyendo un tono más democratizado.

Uno de los cambios operados en el Estado capitalista, durante el último siglo, se refiere a la relación que se establece entre este y las organizaciones de trabajadores asalariados.

En estas etapas en que se desarrolla o evoluciona el sindicalismo, se caracteriza sobre todo por la prohibición, tolerancia, reconocimiento e integración de los sindicatos a la vida estatal, se presentan en momentos y con modalidades distintas en cada país a pesar de las diferencias que puedan observarse en las distintas formaciones sociales, es posible retomar algunas consideraciones más generales antes de ocuparnos del caso de México que nos permitan caracterizar el comportamiento del Estado capitalista en relación a los sindicatos tanto en su fase concurrencial como monopolista.

Los aspectos jurídico políticos del Estado correspondientes a la fase del capitalismo concurrencial se resumen en los principios liberales ya conocidos tales como los de la igualdad de las partes ante la ley y la libertad de contratación que tendían a evitar toda reglamentación o intervención estatal que alterara las leyes naturales del mercado; es decir, el libre juego de la oferta y la demanda.³⁰ En consecuencia el Estado liberal rechaza y obstaculiza todo intento de organización de los trabajadores debido a que no aceptaba la existencia de clases sociales ni la desigualdad entre ellas, tampoco podía permitir el surgimiento y desarrollo de figuras jurídicas que expresan la necesidad de los individuos de agruparse para la defensa de sus intereses comunes.

A efectos de inhibir y combatir la acción organizada de los trabajadores el Estado dispuso de diversos instrumentos jurídicos que legitimaban su intervención. Ejemplos de estos instrumentos en el Derecho francés fueron la ley de Chapelier del 14 de junio de 1791 y el Código Penal de 1810.³¹ Con base en la ley mencionada se prohibió en Francia la asociación profesional y se declaró ilícita la coalición que persiguiera el propósito de fijar las condiciones bajo las cuales deberán prestarse los servicios. Por su parte, el Código Penal estableció que toda coalición para trabajadores para suspender conjuntamente el trabajo de un taller, impedir el ingreso o permanencia en el antes o después de una hora determinada, en general para suspender, impedir o encarecer el trabajo, si ha habido una tentativa o principio de ejecución se castigaría con prisión de uno a tres meses. Los jefes o promotores serían castigados con prisión de dos a cinco años.

30 Loc. Cit. pag. 113.

31 González Pedrero, Enrique. La Reforma del Estado, pags. 4, 13.

El mismo código establecía penas mayores para la coalición de patrones que permitieran el propósito de reducir los salarios. De esta manera se rompía en el terreno jurídico el principio de la igualdad de las partes ante la ley.

Las escasas atribuciones del Estado liberal dejaban a este inermes frente a los conflictos de diverso tipo, por los que atravesaba la sociedad capitalista, en franco proceso de transición hacia la monopolización de la economía. Las crisis, las guerras y los conflictos entre el capital y el trabajo exigen mecanismos tendientes a amortiguar el caos por el que atravesaba la sociedad. En consecuencia era necesario reconocer a las nuevas fuerzas sociales, establecer los límites de sus operaciones dentro del propio sistema capitalista.³²

Para ello debía implementarse una transformación radical en la relación entre el Estado y los sindicatos obreros que fuera algo más que el sutil ajuste de una determinación política. Uno de los aspectos fundamentales a transformarse era precisamente el aparato jurídico del que prohibía la organización de sindicatos y que dejaba al Estado desprovisto de los mecanismos tendientes a preservar la estabilidad del sistema capitalista.

En este contexto la legalización de los sindicatos permitiría encuadrar la acción de la clase obrera, canalizando sus luchas y reivindicaciones dentro de los límites impuestos, a su vez, para la nueva legalización que formalizó su relación con el Estado y que garantiza en grados variados, el control social y político de las organizaciones así reconocidas.

En diversos momentos, bajo circunstancias distintas, comenzaron a derogarse las disposiciones que prohibían las asociaciones proletarias, la intervención de estas en la regulación de las condiciones de la venta de la fuerza de trabajo.³³ Un ejemplo de lo anterior lo encontramos en la Ley inglesa de Francis Place 1824, que suprimía el carácter delictivo de las coaliciones obreras y de la suspensión de las labores.

Sin embargo, la derogación de estas figuras delictivas del ordenamiento inglés, de otros semejantes, no produjo como consecuencia inmediata el reconocimiento a la organización y a la huelga. Se entró más bien a la fase de la tolerancia durante la cual aceptándose la clase social de las clases sociales y de sus luchas. La ley no las prohibió, pero tampoco las autorizaba. Aún no se abandona por tanto el liberalismo como principio rector de la actividad del Estado.

32 Loc. Cit. pags. 14, 16.

33 *Ibidem*.

Con el reconocimiento y legalización de las asociaciones profesionales se inició el camino a su posterior integración, configurándose el carácter operativo del Estado contemporáneo. Este corporativismo se manifiesta a través de la participación de los representantes obreros al lado de los delegados patronales en diversos organismos que se ocupan de la política laboral tales como, las Comisiones de Salarios a los órganos encargados de la resolución de los conflictos se incorporan a los poderes reglamentarios del Estado capitalista o son dotados de la iniciativa legal para hacer intervenir a la autoridad reglamentaria del mismo, o bien se convierten en organismos de consulta obligatoria para el orden público.

De estas consideraciones generales en torno a la evolución de las relaciones entre el Estado y los sindicatos, se desprende la importante transformación experimentada por las normas jurídicas vinculadas al tema en cuestión.

El marco jurídico que regula el nacimiento, la vida y el término de la organización obrera esta integrado por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes reglamentarias, (Ley Federal del Trabajo de 1970 con sus reformas posteriores, los convenios internacionales y los estatutos sindicales dictados por la propia organización.

Como hemos visto, la Constitución autoriza en forma amplia el derecho de huelga. Por su parte la LFT de 1970 destina los títulos séptimo y octavo a regular las relaciones colectivas de trabajo y el derecho de huelga. En sus ocho capítulos, el título séptimo (Arts.354 a 439) se ocupa de las coaliciones, los sindicatos, federaciones, confederaciones; el Contrato Colectivo de Trabajo; el Contrato Ley; el Reglamento Interior del Trabajo; la suspensión Colectiva de las Relaciones de Trabajo, y la terminación de estas relaciones.

México ha ratificado el convenio 87 relativo a la libertad sindical y a la protección del derecho de sindicalización, promulgación y publicación en el Diario Oficial de la Federación, el 16 de octubre de 1950 por lo que integra el Derecho Positivo aplicable a las organizaciones obreras. Este convenio esta destinado a fijar algunos principios generales que deberán observarse por los estados a efectos de garantizar el ejercicio de los derechos que se derivan de la libertad sindical.

De acuerdo al convenio, la libertad sindical deberá garantizarse a todos los trabajadores sin ninguna distinción con excepción de los miembros de las fuerzas armadas.

Con base a las disposiciones del convenio puede sostenerse que la libertad sindical por el permitida, consiste en el derecho de los trabajadores y empleados a constituir sus organizaciones sin necesidad de autorización previa y a afiliarse a ella con la sola exigencia de observar los estatutos sindicales, las organizaciones tienen el derecho de redactar sus

reglamentos y estatutos, de elegir libremente a sus representantes, así como de regular su vida interna sin la intromisión de las autoridades que tiendan a limitar y entorpecer el ejercicio de estos derechos (Art. 3). Las organizaciones no pueden ser disueltas o suspendidas por vía administrativa y pueden formar federaciones y confederaciones (Art. 6).

La adquisición de la personalidad jurídica de las organizaciones, federaciones y confederaciones no puede estar sujeta a condiciones que limiten la aplicación de los principios antes citados, por lo que la legislación de cada país no menoscabara ni será aplicada en detrimento de las garantías que el convenio establece respecto de la libertad sindical (Arts. 7 y 8).³⁴

La libertad sindical se completa en las normas internacionales con las disposiciones del Convenio número 98 de 1949, cuyo objeto principal es garantizar la libertad recíproca de las organizaciones obreras y de patronos sin que se realicen actos de ingerencia de unos respecto a otros, tanto en lo que se refiere a su constitución, funcionamiento o administración.³⁵

Se entiende por actos de ingerencia las medidas que tienden a fomentar la constitución de organizaciones de trabajadores dominadas por un empleador o por una organización de empleadores para sostener económicamente o de alguna otra forma, organizaciones de trabajadores, con el objeto de colocar esas organizaciones bajo el control de un empleador o de una organización de empleadores.

Sindicato Ferrocarrilero

El desequilibrio social existente en el mundo, dio origen a que surgiera en las masas proletarias la idea de organizarse dentro de una misma profesión o actividad industrial, para conseguir los medios para un mejoramiento económico y un mejoramiento también de las condiciones de trabajo que son los dos principios fundamentales que actualmente rigen la actividad del sindicato moderno. La idea de asociación es tan vieja como la humanidad misma, porque la lucha creada por las desigualdades sociales ha existido siempre, por esa causa en todos los países, en todos los lugares y en todos los tiempos los trabajadores se han unido con el objeto de conseguir aquel propósito.

34 Contrato Colectivo de Trabajo, pag. 120.

35 Loc. Cit. pag. 125.

Se ha afirmado que en las legislaciones modernas la finalidad esencial es la defensa de los intereses de clase, esto es, la tendencia de propugnar por un mejoramiento constante de las condiciones de higiene, seguridad, reducción de las horas de trabajo, rehabilitación de la situación económica, etc. para beneficio de las clases laborales. El liberalismo individualista del siglo XIX fue sustituido por una legislación social que consideró dignos de protección los más elementales derechos de la clase obrera.

Los gobiernos consideran necesaria y justa la asociación de los trabajadores para lograr más apoyo para los débiles en la lucha por sus intereses colectivos y por la obtención de sus aspiraciones legítimas.³⁶

La primera denominación de "sindicato" fue utilizada en 1886 cuando por primera vez se agrupaban unos zapateros franceses, de esta manera se abandonó el uso de las palabras, uniones o cámaras sindicales. Generalmente, "sindicato" es una unión de sindicatos, pero la connotación exacta es la de "agrupación de resistencia".³⁷

Una de las mejores definiciones de lo que es un sindicato es la producida por Compere y Morel. Es la agrupación que forman los asalariados para aprovechar colectivamente la fuerza económica y social que representan, sea en su propio interés, en el de su corporación o en el de su clase.

El estatuto sindical es el instrumento que regula la vida interna de la organización; en el se contemplan los objetivos y fines de la asociación, los medios y procedimientos, las autoridades que la integran y los mecanismos para su elección, los derechos y obligaciones de los miembros, las condiciones de admisión de sus miembros, mecanismos de aplicación de sanciones, motivos y procedimientos de expulsión, forma de convocar a las asambleas, época en que estas deben realizarse y quórum para sesionar, duración de la directiva, disposiciones en torno a la administración de los bienes, etc.. Estos requisitos y otros son elegidos por la LFT (Art.345) a efectos de que el estatuto pueda ser presentado a las autoridades competentes a solicitar el registro de asociación.

Además de los elementos exigidos por la legislación, los estatutos contienen generalmente una declaración de principios en la que la organización se define respecto de la relación con la sociedad y el poder político. Es frecuente también que en los estatutos se establezca la adhesión de las organizaciones a partidos políticos por ejemplo, la CTM.³⁸

36 Macías Méndez, José Luis. *Tendencias Actuales de la Formación Sindical en México*. Pag. 114,118.

37 Loc. Cit. pag. 118.

38 N. Rodea, Marcelo. Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero 1890-1943, pag. 674.

Por el contrario, otras organizaciones como el SME, descartan expresamente la afiliación partidaria colectiva. Muchas veces los estatutos sindicales de sus normas de acción se ocupan de regular el ejercicio de derecho de huelga, la negociación y administración del contrato colectivo, las formas de ayuda mutua, etc.

En realidad el convenio establecido es muy variado y depende fundamentalmente del tipo de sindicato (gremial, de empresa, etc.), del marco jurídico bajo el cual la organización existe, del número de trabajadores, de su extensión geográfica, del nivel de la organización (sindicato, federación o confederación).

El primer sindicato en México surgió precisamente en el sector ferrocarrilero, este fue de hecho el primer movimiento obrero del país.

Su comienzo fue semejante al observado en la evolución del movimiento sindical en muchos países del mundo. Desde 1900 funcionaba ya la Unión de mecánicos de Puebla, la cual puede considerarse realmente como la primera organización de resistencia. Cuatro años más tarde, 1904, se crea la Unión de forjadores, pero a través de las vicisitudes propias de una organización gremial incipiente, fue tomando cuerpo la formación de un sindicato que concentra las diversas especialidades. Fue así como surgió la Alianza de ferrocarrileros Mexicanos en 1907, cuyo programa de preceptos de gran sencillez expresa uno de los aspectos del pensamiento laboral de la época como el de apoyar la reducción de las horas de trabajo, exigir el descanso semanal, luchar por la reducción de privilegios raciales y pedir el establecimiento de un día dedicado a rendir culto al trabajo.

Para contrarrestar una de las primeras actividades sindicales del país, el gobierno porfirista opone la represión más tiránica, envía a los líderes a las mazmorras de San Juan de Ulúa y a los climas letales del Valle Nacional y Quintana Roo.

Una vez que se tuvo por seguro el triunfo de la Revolución maderista y el Presidente Porfirio Díaz preparaba su viaje al extranjero, se fundó una de las más importantes organizaciones de la resistencia con el título de Confederación Tipográfica de México, poco tiempo después esta corporación cambió su nombre por el de Confederación Nacional de Artes Gráficas.

Para una mayoría del proletariado mexicano, la agrupación de más arraigo por su amplitud de miras es sin duda alguna la Casa del Obrero Mundial que crean en 1912 un grupo de obreros desinteresados y entusiastas.³⁹ Desafortunadamente, durante la sangrienta dictadura De la Huertista, la Casa del Obrero Mundial fue clausurada en 1914 a iniciativa de la Unión de conductores, maquinistas, fogoneros y garroteros.

39 Loc. Cit. pag. 130.

A finales de 1915 ya en calidad de triunfadores, los obreros volvieron a abrir las puertas de su casa la cual venía a ser una de las residencias más aristocráticas de México; El Jockey Club o Casa de los Azulejos.

En 1918 se celebra en Saltillo el Congreso de Obreros del que surgió la Confederación Regional Mexicana que fue una de las organizaciones de trabajadores más grandes del país. Esta confederación con la American Federation of Labor y en 1919 celebró una convención de carácter internacional en Nuevo Laredo Tamaulipas.

En el Año de 1926 el Congreso De la Unión Discutió un proyecto de ley Revolucionaria del Art. 123 constitucional, sin que se hubiera aprobado, sin un escaso capitulado, no obstante, el único camino factible para terminar con la lucha ferrocarrilera sería crear la junta de Conciliación y Arbitraje.

El objetivo aunque no podía expedir una ley de esa naturaleza, lo hizo de todos modos por decreto del 17 de septiembre de 1927, se crearon las juntas Federales de Conciliación y Arbitraje.

El siguiente paso fue fusionar las agrupaciones ferrocarrileras existentes en el nuevo organismo, el actual Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, en 1933. En este mismo año lograron unificarse otros organismos sindicales que también habían trabajado por la unidad del proletariado, la Confederación Sindical Unitaria de México, la Cámara Nacional del Trabajo, el Sindicato Mexicano de Electricistas, la Alianza de Uniones Sindicalistas de Artes Gráficas, la Alianza de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías de México, S.A. y otras agrupaciones de carácter general.⁴⁰

El Sindicato ferrocarrilero basa su unidad en el Art.123 Constitucional en donde queda establecida la necesidad de que en cada empresa exista un sindicato único integrado por todos sus trabajadores a fin de evitar la existencia de divisiones entre los mismos, lo cual no solo conseguiría debilitarlos y finalmente dividirlos ante el patrón con mengua de sus derechos sino que también se perjudicaría a la empresa.

Marco Legal

El marco legal que emana de la normatividad Constitucional en la que se atribuye al poder ejecutivo la parte rectora del desarrollo económico de la nación así como atribuciones que se establecen al respecto están contenidos en los Arts. 25, 26, y 28 Constitucionales.

⁴⁰ *Ibidem*.

En el Art. 25 se menciona que *"corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral, que fortalezca la soberanía de la Nación y el régimen democrático y que mediante el crecimiento económico, el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza; permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales cuya seguridad protege la Constitución"*.

La fracción 2ª señala que al desarrollo económico nacional concurrirán con responsabilidad el sector público, el social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuya al desarrollo de la Nación.

Fracción 3ª El sector público tendrá a su cargo de una manera exclusiva las áreas estratégicas que señala el Art. 28 manteniendo un control sobre los organismos que en su caso se establezcan. Asimismo, podrá participar por sí o con los sectores social y privados, de acuerdo con la ley para impulsar y garantizar las áreas prioritarias del desarrollo.

Esta situación fue prevista por Limantour (ministro de Hacienda porfirista) estableciendo que la estación de caminos ferroviarios, debería responder a un plan nacional de integración que facilitara el desarrollo económico del país, lo que da por resultado la expedición de 1899 de la Primera Ley General de Ferrocarriles que pretende normar el otorgamiento de concesiones así como unir los esfuerzos de los sectores tal como sucedió en la construcción de gran número de rutas ferroviarias que se realizaron con el apoyo económico de los gobiernos de la época, salvo pocas excepciones.

Art. 26 El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprime solidez, dinamismo, permanencia y equidad al incremento de la economía para la independencia y democratización política, social y cultural de la Nación, la planeación será democrática mediante la participación de los diversos sectores sociales, recogerá las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlas al plan y programas de desarrollo al que se sujetan obligatoriamente los programas de la administración pública nacional.

El Art. 26 constitucional regula constitucionalmente las acciones de planeación e impone el planteamiento de objetivos concretos y determina que se definan los mecanismos necesarios para alcanzar metas propuestas en cada periodo gubernamental y se puede evaluar el avance conseguido.

El dinamismo y solidez a que hace referencia dicho artículo es la base y fundamento de la imperiosa necesidad de establecer el plan de modernización del transporte ferroviario, como un aspecto importante del proyecto nacional que regula la Constitución al exigir equidad para que no se abandonen las demandas de los grupos sociales que constituyen a la Nación, este

contexto define el plan de modernización del transporte ferroviario como una obligación constitucional que impone la administración pública.

En el Art. 28 constitucional se manifiesta explícitamente que no se constituirán monopolios las funciones del Estado ejercidas de manera exclusiva en las áreas estratégicas a las que se refiere este precepto: Acuñación de moneda, Correos, Telégrafos, Radiotelegrafía y la comunicación vía Satélite, Petroquímica Básica, Energía Nuclear, Electricidad, Ferrocarriles y las actividades que expresamente señale el Congreso de la Unión.

Ferrocarriles Nacionales de México, declara que es un organismo Público Descentralizado con patrimonio y personalidad jurídicos propios cuyo objeto es la administración y operación de Ferrocarriles Nacionales creado por la Ley Orgánica publicada en el Diario Oficial de la Federación, del 30 de diciembre de 1948 y que se rige en cuanto a su personalidad, funcionamiento y representación jurídica por la Ley de los Ferrocarriles Nacionales publicada en el Diario Oficial el 14 de enero de 1985 y que es la vigente, así como por las demás leyes aplicables.⁴¹

La Ley Orgánica es la que se encarga de regular a la empresa, en ella se encuentran establecidos una serie de preceptos dentro de los cuales se manifiesta el carácter jurídico de Ferrocarriles Nacionales, su establecimiento o domicilio, las facultades de sus principales dependencias, el Consejo Administrativo y la Dirección General, la organización y su patrimonio. Asimismo se encuentra la aprobación de reglamentos y programas, informes financieros, el porcentaje de ingresos brutos, creación de comités y subcomités, etc.

Existe otra legislación más dentro de Ferrocarriles Nacionales, el Contrato Colectivo de Trabajo, este revierte un valor incalculable sobre todo para los trabajadores sin importar su especialidad dentro de la empresa en un sindicato único que representa sus intereses.

El contrato se aplica sin distinción alguna a todas las actividades que la empresa realice para su mantenimiento, conservación, operación o ampliación del servicio público que tiene encomendado, con excepción de la construcción de edificios, nuevas terminales, subterminales, talleres, instalación de aparatos eléctricos y líneas de telecomunicación necesarias para la operación construcción de nuevas centrales eléctricas o de control de nuevo tipo o por que se requiera personal especializado y equipo con que no cuentan los Ferrocarriles y se necesite recurrir al personal Técnico para que este las ejecute con sus propios elementos; construcción de edificios administrativos, construcción de estructuras para puentes, extracción de balasto, perforación de pozos y otras.

41 F.F.C.C. Ley Orgánica, pags.10-25.

Este Contrato reglamenta exclusivamente las relaciones de trabajo entre la empresa y trabajadores de todo el sistema, así como las condiciones bajo las cuales los trabajadores prestarán sus servicios.

Niveles de Capacitación

Fue con los ferrocarriles mexicanos con los que se dió paso a la formación del personal obrero en el país. Los cincuenta años de lucha han permitido a los ferrocarriles recorrer paso a paso el camino que los ha llevado al mejoramiento de las condiciones de vida, el trabajo y la obtención de relativas medidas para remediar algunos problemas e injusticias, lo que ha logrado que de alguna manera su situación sea un poco más justa.

La capacitación de los trabajadores tiene un antecedente en 1909 cuando fue creado un departamento de instrucción destinado a adiestrar al personal trenista y de alambres.

En 1957 se creó el instituto de Capacitación Ferrocarrilera, el cual absorbió el personal de todas las ramas del organismo para realizar su tarea de capacitación.⁴²

Durante muchos años el personal que trabajó en el sistema ferroviario contaba con una deficiente preparación si no es que nula. La mayoría de este personal únicamente contaba con la experiencia adquirida durante su trabajo y este se realizaba mecánicamente ya que no se tenía la misma posibilidad de experimentar nuevas técnicas que permitieran el desarrollo adecuado de este medio de transporte.

Aún actualmente, el sistema Ferroviario abriga un índice muy alto de personal que cuenta con una baja escolaridad, lo cual conlleva a que se realice un esfuerzo muy grande de capacitación que permita mejoras para el personal que tiene acceso a oportunidades de desarrollo, lo que permitirá a su vez beneficiarse finalmente con el rendimiento de sus trabajadores.

Sin embargo, todavía se requiere avanzar en lo que respecta a la ampliación y actualización de los conocimientos de los trabajadores.

42 A. Cota, Eduardo. Comité Técnico de Seguridad, Pag. 35.

Hoy día, Ferrocarriles Nacionales cuenta con 12 centros de capacitación localizados en Monterrey, Aguas Calientes, San Luis Potosí, Guadalajara, México D.F., Matías Romero, Mérida, La Junta Chihuahua, Torreón, Valle de México, Jalapa, y Empalme Sonora.⁴³ Asimismo, dispone de 21 escuelas para personal trenista diseminadas en todo el territorio nacional. Además de que también se cuenta con algunos coches dormitorio que se utilizan como centros de capacitación rodantes para la especialidad de transportes y vagones para instrucción del personal de vía.

No obstante que durante algún tiempo, el nivel de capacitación del personal ha sido favorable al crear trabajadores técnica y administrativamente mejor preparados, y que los niveles de preparación correspondieron a los requerimientos de instrucción de la empresa, la falta de recursos humanos es uno de los grandes problemas que impidieron el crecimiento de los ferrocarriles.

Para ello se hicieron convenios con el Sindicato mediante los cuales se otorgaron incentivos a la productividad y ascensos mediante la antigüedad, vigentes con la que cuentan los trabajadores.

A nivel de mandos medios y superiores también se ha buscado la capacitación en materia administrativa, organizándose cursos para el desarrollo de ejecutivos con el apoyo del Instituto Nacional de Administración Pública.⁴⁴

Es obvio que la capacitación ayuda a la empresa, pero para lograr sus propósitos hace falta modernizar el material de apoyo, por lo que se debe contar con mejor material didáctico, tecnología moderna y en general, con mayores recursos económicos.

A pesar de que existe personal para capacitación, este es insuficiente, no hay abasto para cubrir las necesidades, en muchas ocasiones se ha requerido de instructores extranjeros que vengan al país a capacitar personal de Ferrocarriles mediante compensaciones.

Es importante hacer ver un aspecto, actualmente se sigue utilizando alguno de los métodos de contabilidad que los norteamericanos utilizaron cuando eran dueños de Ferrocarriles, lo que significa que debe crearse un cambio desde las raíces de la empresa.

Algunos países han aportado sus conocimientos para entrenar personal de Ferrocarriles en materia de electrificación y locomotoras diesel.

43 Loc. Cit. pag. 37

44 Ibidem.

En algunas ocasiones también se ha enviado personal de la empresa a otros países para que estos adquieran conocimientos más avanzados en materia ferroviaria.

Para la capacitación del personal de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre se han realizado convenios con el ferrocarril Unión Pacific de Estados Unidos especialmente en materia administrativa de los talleres y reparación de locomotoras así como requisición de materiales para los talleres de Monterrey y Nuevo León.⁴⁵

Una manera en que Ferrocarriles está tratando de resolver los problemas de capacitación es integrando profesionistas a la empresa, dando preferencia a los hijos de los ferrocarrileros. Asimismo, está buscando el apoyo de algunas instituciones como las Universidades de Nuevo León, Guadalajara, Veracruz, Mérida, San Luis Potosí, Coahuila, así como el Instituto Politécnico Nacional y los Institutos de la Laguna y Durango, también se están impartiendo cursos en el Instituto Nacional de Enseñanza para Adultos I.N.E.A.⁴⁶

Aún así, tomando en cuenta que sólo el 1% del personal tiene estudios superiores es indispensable entrenar personal a base de nueva tecnología que permita el futuro desarrollo del sistema ferroviario. Al mismo tiempo deberá considerarse la posibilidad de que instituciones de enseñanza superior pudieran incluir en sus carreras alguna destinada al desarrollo del sistema ferroviario debido a la relevancia que tiene el desarrollo integral de nuestro país.⁴⁷

Papel Social

La función desarrollada por los diversos sistemas de transporte tienen una fuerte repercusión en el desarrollo de la sociedad. El buen funcionamiento de todos ellos es importante mientras estos cumplan con su tarea específica y aceleren el proceso de desarrollo. No obstante esto, los transportes se encuentran cimentados en diferentes recursos económicos lo que ha dependido en buena parte del acceso que se ha tenido a la tecnología moderna, y al desempeño que estos han tenido durante muchos años, este a su vez dependiente de la capacidad del transporte y de la competencia entre los diferentes tipos de transporte.

45 VIAS. Boletín Informativo de Unión Pacific Railroad, pag. 8.

46 Loc. Cit. pag. 6,7

47 Ibidem.

La función que los transportes desempeñan en una sociedad como la nuestra es principalmente la de integrar los centros productivos, de acercar a las comunidades, de permitir la salida de los productos que se producen y la entrada de otros productos como materias primas e industriales. No cabe duda que existen otros factores que deben considerarse en el buen desenvolvimiento de los transportes, como lo es la utilización de la energía, esta es diferente para cada tipo de transporte y se utiliza en diferentes cantidades.⁴⁸

En el sistema ferroviario mexicano, existen problemas que le han impedido un desarrollo similar al que han podido aspirar el resto de los otros transportes, posiblemente, esto se debe a que el sistema ferroviario es un transporte antiguo, con escasos recursos tanto económicos como materiales, a la reducción de su competitividad y a los costos fuertes de las reparaciones.

En la sociedad contemporánea los transportes ya no trabajan desligadamente de los demás, es decir, uno complementa y facilita la función del otro, esto en base a lo que se transporta en ellos y a las distancias y caminos con que se cuenta. El sistema ferroviario no puede por lo tanto quedar fuera de este sistema complementario, menos si consideramos su precio y capacidad.

Otro aspecto de consideración es el bajo costo que tiene el ferrocarril para el grueso de la población y por otra parte la gran responsabilidad que está asumiendo en los servicios más rápidos en el tráfico interurbano.

El apoyo que el ferrocarril preste al desarrollo suburbano resolvería sobre todo los problemas ciudadanos al igual que serviría como herramienta de orientación del desarrollo urbano de las zonas metropolitanas más importantes.

La transformación del sistema de transporte ferroviario, no únicamente debe contarse entre los problemas de equipo, vías, sistemas operativos, procedimientos administrativos y organización sino en el deseo de modernización y cambio de actitud de todos los que de alguna manera participan en él. En este caso se encuentran involucrados los servidores públicos de ferrocarriles y las autoridades gubernamentales que tienen ingerencia en el sector, así como los clientes, proveedores y contratistas.

A pesar de que los ferrocarriles mexicanos no desempeñan el papel social con la misma magnitud con que se desenvuelven los ferrocarriles de otros países, y que posiblemente no logren igualar debido al retraso que existe, sí sería posible al menos que este medio de transporte logre cumplir con las necesidades más apremiantes de la sociedad, para ello hay que modernizarlo.

48 Bazán, Gerardo. *Transporte y Energía*, pag. 5.

A groso modo podemos decir que es conveniente saber que el sistema administrativo de una empresa es creado para proporcionar a esta de un buen manejo o una mejor condición y desenvolvimiento de sus actividades con un mínimo de recursos. Su función principal es la de organizar, dirigir, supervisar, planear y resolver los problemas internos que se gesten en ella.

No obstante, existen casos como la administración orgánica de Ferrocarriles Nacionales que a pesar de contar con un basto número de personas que trabajan para organizar y dirigir la empresa, no han logrado que esta tenga un fuste mayor dentro del orden de transportes de carga.

Existen por ejemplo algunas causas a considerar como el que esta organización cuente con una ramificación tan grande en su esquema administrativo hay que pensar si es tan necesario tanto personal y si el que exista tanta gente trabajando haga que la empresa trabaje más eficientemente. Existe una burocracia muy extensa y no ha existido una modernización que permita reducirla sino por el contrario ha paralizado las funciones de la empresa.

Para eliminar estos inconvenientes se deben delegar funciones y suprimir trámites para acelerar los servicios y permitir a su vez que el personal trabaje con más eficiencia lo que a su vez permitirá reducir los gastos. También hay que capacitar al personal adoptando mejores y más modernas técnicas que se adecúen a las condiciones de nuestros ferrocarriles como sistemas computarizados que ahorren tiempo, recursos económicos y trabajo; por otra parte también debe modernizarse tanto el ambiente de trabajo como el sistema del mismo, esto permitirá el mejor uso de los recursos humanos disponibles.

Será de utilidad realizar programas para detectar a los ferrocarriles en el punto donde se encuentren por medio de computadoras para así evitar pérdidas de trenes que retrasan la entrega de las mercancías.

Podemos afirmar que donde existe una buena administración no es necesaria la existencia de un sindicato, porque todo funciona y encaja de tal manera que los trabajadores no necesitan pelear por sus derechos. Si bien es cierto que la necesidad de crear un sindicato era inminente para salvaguardar los derechos de los trabajadores, también es cierto que en el caso de Ferrocarriles el sindicato ya no funciona eficientemente, al igual que en otras empresas.

El sindicato termina manipulando y en algunos casos impidiendo el adecuado funcionamiento de la empresa y esto se debe a que tomaron demasiada fuerza, a que los líderes del sindicato ya no ven el interés común sino el propio. Anteriormente, las funciones del sindicato eran que esta forma de organización obrera haría más armónicas, justas y ordenadas las relaciones entre los trabajadores y los empresarios, permitiendo elaborar con el contrato Colectivo de

Trabajo, una formula permanente de paz entre las clases. La adopción de esta forma organizativa deberia ser consecuencia de la acción de las agrupaciones y no resultado de la imposición del Estado; por lo que podemos concluir que el sindicato no cumple ya con la función para la que fue creado.

Sin embargo, el papel que el Estado juega en este punto si se ha cumplido, es decir, no ha impuesto la creación de un sindicato en esta o cualquier otra empresa, pero si regula conjuntamente con la empresa su legislación.

Existe en efecto una normatividad que debe ser cumplida, primeramente nuestra ley fundamental, la Constitución, estableciendo atribuciones al poder ejecutivo para regir el desarrollo económico de la nación. De la misma manera se crea la Ley Orgánica para la administración y operación de Ferrocarriles Nacionales así como su carácter jurídico y sus facultades.

Por último y como apoyo y protección a los trabajadores, se encuentra el Contrato Colectivo de Trabajo mediante el cual los trabajadores hacen valer sus derechos así como sus responsabilidades ante la empresa.

En lo que concierne a la capacitación de los trabajadores y al papel social que desempeñan los ferrocarriles podemos decir resumiendo que durante los años que tiene de existencia la empresa y tomando en cuenta que el personal que trabajó primeramente en ella no contaba con estudios, lo que unos aprendían en base a su experiencia era transmitido a sus sucesores y así durante generaciones.

Actualmente existe el interés de preparar al personal ya que no es posible competir en el mercado internacional con un bajo nivel de preparación, algunas instituciones ya están trabajando en la materia, pero aún falta mucho para capacitar a la mayoría del personal, se necesita no únicamente especialistas que aporten sus conocimientos a los trabajadores ferrocarrileros sino también se necesitan recursos para llevar a cabo esta tarea.

Dado el papel que representa Ferrocarriles Nacionales en el momento actual, y el papel social que desempeña en la industria del transporte sobre todo en lo que será el cambio del país en cuanto a su integración a los nuevos bloques económicos deberá modernizarse este transporte y prepararse a todo el personal ya que la empresa no únicamente deberá ser competitiva y eficiente a nivel nacional sino internacional.

CAPITULO 4

Sector Estratégico Nacional

Todas aquellas funciones o actividades que permiten la integración económica, política, social y cultural del país y de esta manera permiten su desarrollo, tienen carácter estratégico.

Las áreas estratégicas no pueden ser monopolizadas debido a su relevante importancia, ellas son parte de nuestro patrimonio nacional.

Ello no significa que no se les pueda impulsar con otros recursos que no sean de la misma empresa, sino que el gobierno debería proporcionar esos recursos mediante mayores inversiones en el sector, de no ser así seguramente Ferrocarriles no podrían sostenerse por sí mismos, ni podrían sostener el servicio que proporcionan actualmente a la Nación.

Podría existir otra posibilidad para este sistema de transporte, venderlo, pero ésta además de ser muy aventurada presumiblemente no resulta factible para la empresa por varias razones, primeramente no es posible debido a el carácter estratégico bajo el que se clasifica o bien se denomina a Ferrocarriles Nacionales perdería su carácter de servicio social y por tanto su fin, por otra parte se incrementarían las cuotas y tarifas, ello no únicamente perjudicaría a la población en sí, sino a los empresarios que transportan sus productos por medio de este transporte que les permite esa rentabilidad que por los costos ningún otro transporte ofrece al igual que en el caso de la gran capacidad de carga que transporta el ferrocarril.

Todo lo anterior no significa que no se considere la ayuda tecnológica que pueden aportar países como Canadá y Estados Unidos mediante supervisiones y el apoyo mediante un intercambio de conocimientos referentes a algunos aspectos en materia ferroviaria.

Aún así todo sector estratégico de ningún modo puede estar regido por manos particulares y mucho menos por extranjeras por que representan la base de nuestro país y deben ser protegidas como tales.

El Papel Del Estado En La Economía Nacional

El Estado tiene la in exclusiva obligación de intervenir activamente en el desenvolvimiento de la economía cuyo desenvolvimiento no puede quedar completamente maniatado a las decisiones de intereses privados.

La experiencia de los países subdesarrollados demuestra que el "*laissez-faire*" aumenta el desnivel que existe entre estos países y las naciones industrializadas (no en todos los casos). De esta manera, solo es posible superar progresivamente el atraso si el Estado ejecuta una política audaz y dedicada a movilizar las fuerzas productivas de la comunidad y poner fin a la dependencia económica.⁴⁹

La libertad económica desmedida agrava los padecimientos de los países subdesarrollados. En la mayoría de las ocasiones si no es que en todas los voceros de la libertad económica anteponen sus intereses privados a los de la comunidad y achacan los malestares de la economía nacional a la gestión del Estado.

En el caso de nuestro país, si bien es cierto que el libre comercio consolida la economía, promueve el ahorro y las inversiones, aumenta la producción, contiene la inflación y el alza de los precios, y que también el Estado ha sido un mal administrador, donde una de las causas de ello es el monopolio o el oligopolio de empresas que en muchas ocasiones llevó a trabajar con números rojos y aún a la bancarrota; también es cierto que no puede entregarse toda la economía nacional a la iniciativa privada, exclusivamente si hablamos de empresas estratégicas como Ferrocarriles Nacionales, Petróleos Mexicanos, Confederación Federal de Electricidad y otras que son pilar y seguridad de nuestra Nación.

Por desgracia la gente que ejerce el poder político utiliza el aparato del Estado y conduce la economía en su propio beneficio, y combate todas las formas de la intervención que no se ajustan a sus intereses. Lo que no le impide exaltar la necesidad de promover el desarrollo económico y el bienestar social con intenciones demagógicas.

Para obrar deliberadamente sobre las fuerzas que impulsan el desarrollo hay que atribuir al Estado un poder considerable. Para tal efecto, hay que combinar los objetivos económicos y sociales con los objetivos políticos. Por lo tanto para lograr una coordinación debe combinarse la acción del Estado con la iniciativa privada.⁵⁰

49 Chovís, Francisco. Función del Estado en la Economía, pag. 12.

50 Prebisch, Raúl. Hacia una Dinámica del Desarrollo Latinoamericano, pag. 71.

El Estado no prescribe la conducta de los individuos, lo que han de hacer y dejar de hacer en la actividad económica. No adquiere potestad sobre ellos, sino un poder impersonal sobre las fuerzas que los mueven.

Este poder tiene que ejercitarse fundamentalmente por medio de incentivos a la acción económica antes que por la compulsión, una vez superados los obstáculos estructurales que sofocan el desarrollo, porque la compulsión en el funcionamiento del sistema llevan al poder arbitrario del Estado sobre el individuo. Por otra parte, el Estado tiene que intervenir porque el mercado no siempre da indicaciones que promueven el empleo más económico de los recursos disponibles; y también tiene que hacerlo porque las indicaciones que surgen de las fuerzas del mercado solo conciernen a una parte de las decisiones de los individuos, pero no a todos.

Existen algunas empresas en las que por razones muy variadas es necesaria la participación del Estado:

- Falta de inversionistas privados en condiciones de abordar proyectos esenciales para el interés nacional;
- Carencia de capital privado disponible, los inversionistas particulares suelen preferir las inversiones a corto plazo, además la industria liviana les ofrece mayores alicientes, porque su rotación es más acelerada que la de los complejos industriales de las ramas fabriles pesadas o dinámicas;
- La creación de empresas paraestatales se justifica también en el caso de necesidades estratégicas impuestas por la defensa del territorio nacional;
- Las paraestatales pueden ser indispensables para proteger el interés público contra los monopolios privados;
- Las ramas fundamentales de la industria y la infraestructura deben estar a cargo de empresas paraestatales, para impulsar el desarrollo económico con arreglo a los intereses de la comunidad.⁵¹ No se puede y no se debe dejar al arbitrio de los intereses privados de la siderurgia, la química pesada, el petróleo, la energía eléctrica, el transporte ferroviario y otros cambios de actividad de importancia vital aunque existan recursos privados para la instalación de grandes empresas en esas ramas;

51 Loc. Cit. pag. 9.

No obstante, la participación del Estado en la economía no debe ser excesiva en el campo de las empresas industriales; a los poderes públicos les corresponde la rectoría superior en lo que se refiere a los objetivos, plazos, prioridades y condiciones de la industrialización, pero ello no justifica su intervención minuciosa y paralizante.⁵²

Por otra parte en lo que se refiere a inversiones extranjeras directas, específicamente refiriéndonos a empresas transnacionales que se instalan en países subdesarrollados es necesario hacer una crítica.

Las empresas transnacionales se instalan en los países subdesarrollados para contribuir a su progreso (en este caso únicamente fuentes de trabajo), sino para aprovechar los beneficios que les ofrece la protección aduanera;⁵³

Las inversiones que estas empresas hacen en sectores estratégicos, impulsan el desarrollo de dichos países no siempre en el sentido más ventajoso;

Las empresas extranjeras adquieren fácilmente un notorio predominio político y se convierten en centros de poder económico privado cuyo ejercicio se inspira en intereses que son extraños a los países en donde se han instalado, con lo cual pueden ocasionarles un grave perjuicio;

Las empresas extranjeras que se amparan en barreras aduaneras de los países subdesarrollados, entorpecen la creación de empresas nacionales competidoras;

Por último, los países subdesarrollados que se conforman con recibir el progreso tecnológico por conducto de las empresas extranjeras en lugar de fortalecer el propio, se someten a un influjo dañino, económico y político y quedan sujetos a una especie de colonialismo tecnológico.⁵⁴

Hoy no es concebible ninguna acción del gobierno para impulsar el progreso económico y el bienestar social mientras no se sustente en una planificación circunstanciada y profunda a la vez. Pero al mismo tiempo sin reformas estructurales los planes resultarán insuficientes para intensificar el proceso de desarrollo, aunque se empleen las técnicas de programación más sofisticadas.

52 Sherer García, Julio. *Revista Proceso* No. 676, pag. 36.

53 Caplan, Marcos. *Derecho Económico Internacional*, pag. 62.

54 Loc. Cit. pag. 63.

La planeación de nada servirá mientras estén presentes una estructura económica dependiente, un régimen de distribución oneroso e insuficiente que lesiona por igual a productores y consumidores y conduce inevitablemente a la hipertrofia del sector de los servicios, una administración pública burocrática, un defectuoso e injusto reparto de la riqueza y el ingreso nacionales, un mecanismo de precios capaz de asignar los recursos disponibles de modo medianamente racional, un sistema de empresa privada dependiente en gran medida de intereses extranjeros, un sector gubernamental débil y una vida pública pobre, angosta y antidemocrática que cada vez descansa menos en el ejercicio de la libertad y más en el empleo de la represión y la violencia.

Su Importancia En El Desarrollo Económico

Uno de los efectos que el sistema de transporte tiene en el desarrollo del país es la integración económica. Este servicio es un medio, pero no un fin en sí mismo ya que depende de otras actividades que permiten su desenvolvimiento total.

Su función es el traslado de ubicación de personas y mercancías de un lugar a otro de ubicación geográfica donde se localizan las diferentes poblaciones y materias primas y en relación a la especialización de la producción, así como a ventajas comparativas regionales y de economías en escala. No podemos dejar de mencionar también las necesidades sociales y políticas.

Entre los objetivos principales del transporte se encuentra el traslado masivo y a bajo costo de bienes necesarios para el desarrollo de la economía del país, así como de pasajeros que demanda nuestra sociedad.⁵⁵

En el caso particular del transporte ferroviario, su importancia no solo radica en lo anteriormente dicho sino que cumple una función muy importante, contribuye en forma decisiva en la estructuración de los procesos de expansión industrial, urbanización y ubicación de las actividades económicas, y también en la creación de fuentes de empleo que acarrearán al mismo tiempo la construcción de hoteles y otras actividades turísticas y comerciales.

Todos estos beneficios indirectos que proporcionan la utilización del ferrocarril nos da una idea de la necesidad del mejoramiento y ampliación en la capacidad de este medio de transporte lo que también es una razón más para que se le brinde el apoyo que se le ha negado y poder demostrar que es susceptible de competir con los demás medios de transporte.

55 Bazán, Gerardo. *Transporte y Energía*, pag. 13.

El ferrocarril utiliza una considerable cantidad de equipo, materiales y refacciones y combustibles que en una buena medida son importados, con las implicaciones que ello conlleva como la dependencia y fuga de divisas.

Durante mucho tiempo los ferrocarriles han sido parte e instrumento de la política del país, que ha desarrollado sectores prioritarios y ha permitido una mejor distribución del ingreso, su función es la de servir a la colectividad, esto le ha permitido ser considerado como una empresa pública independientemente de la poca atención que se le ha prestado al considerarlo un servicio deficiente o por ser altamente costoso su desarrollo.

No obstante, el hecho de que Ferrocarriles sea considerado una empresa pública, ello no debe significar que se deban establecer una serie de restricciones y reglamentaciones paralizantes que han impedido el crecimiento del organismo que lo opera, puesto que estas medidas negativas perjudican a los usuarios para quienes fue creado el transporte ferroviario.

Es imprescindible que se logre una conciliación entre el papel de la empresa de transporte a la que se le exige eficiencia y productividad y el papel de servicio público al que se le pide cumplimiento de un bajo costo para el usuario, que en su mayoría es de bajos ingresos. El hecho de que Ferrocarriles no sea una empresa privada ha permitido mantener la soberanía sobre los recursos naturales de la nación, pero también ha demostrado una fase negativa en el deterioro en el servicio y calidad del transporte por falta de recursos económicos y porque para el gobierno Ferrocarriles ha pasado a formar parte del pasado. Es cierto que resulta altamente costosa su expansión así como su regeneración, pero hay que considerar que los ferrocarriles no únicamente forman parte del resultado de la Revolución Mexicana, sino que forma parte de nuestro futuro económico.

Al mismo tiempo a Ferrocarriles Nacionales se le deben mantener las facultades de selección del sistema de producción, tecnología, maquinaria y mercados que pueda satisfacer, así como el manejo de los recursos generales ya que todo ello determinará la productividad de la empresa, y para que éste pueda desempeñar su función colectiva, debe permitírsele la oportunidad de desarrollarse por medio de inversiones dado que el gobierno no ha logrado solventar los gastos lo que impide que se modernice el transporte.

Para cumplir con las características necesarias que debe tener un transporte para satisfacer las exigencias del usuario, este debe de contar con ciertos factores o elementos técnicos y económicos.

En el caso de los usuarios, estos demandarán un transporte rápido seguro y eficiente. En el caso particular del transporte de carga, el ferrocarril debe adecuarse a una rama o modo

determinado de la economía, para ello se realizan análisis de ventajas comparativas entre este medio de transporte y otros que permitan un mejor uso.

Algunas mercancías por su carácter perecedero no están en condiciones de soportar el largo recorrido del transporte ferroviario si este se efectúa a un costo relativamente bajo, de lo contrario no se encuentra salida de estos en el mercado nacional e internacional.

El mercado tradicional del ferrocarril es el transporte de materias primas, industriales, metalúrgicas, productos químicos, combustibles materiales para construcción y todos aquellos que en general requieren transportarse en grandes masas. A pesar de ello el costo de su traslado es relativamente bajo y más si tomamos en consideración las economías de escala que únicamente puede ofrecer el ferrocarril. Los embarques deben ser directos, regulares y programados independientemente de las distancias que tengan que recorrerse; sean largas o cortas el transporte debe reducir los costos.

La importancia económica que tiene el transporte ferroviario se basa en la relación existente entre las características demográficas y económicas del país. Entre los factores que influyen en la demanda del transporte se encuentran, la población y los patrones de distribución de la misma, el ingreso, la calidad y su costo relativo y la estructura de las actividades económicas; además hay que contemplar el hecho de que este transporte como cualquier otro no es estático, sufre múltiples cambios tanto técnicos como económicos, es decir, se encuentran sujetos a la modificación que pueda sufrir la política del país en cuanto al criterio que tiene este sector para cada administración y del mismo modo se encuentra involucrada la expansión económica en la que se desenvuelve nuestra nación.

Apoyo Al Comercio Exterior

El comercio exterior ha jugado un papel muy importante a través de la historia en el funcionamiento de las economías en desarrollo. Esto ha sucedido tanto para los países que funcionan como economías de enclave exportadora, como para los países semiindustrializados que han promovido la producción de manufacturas a través de la sustitución de importaciones.

Es precisamente mediante el comercio de bienes y servicios que estos países potencialmente promover el desarrollo más acelerado de sus economías o enfrentar cuellos de botella que frenan sus posibilidades de expansión. Ello depende desde luego de la situación muy particular de cada país y del carácter de la relación que mantenga con la metrópoli, que es en el caso de nuestro país con la que más se encuentra ligada.

Como lo ha demostrado el transcurso de los sucesos, cada vez los países en desarrollo encuentran más dificultades para colocar sus productos y servicios en el mercado mundial con respecto a los países desarrollados, esta situación los coloca en una desventaja muy grande y en algunas ocasiones también muy desleal con respecto a las economías de los países desarrollados.

Los factores que intervienen para explicar esta decreciente participación de los países en desarrollo son muy diversos. Por una parte, se encuentran las políticas de los mismos países en desarrollo que algunas veces frenan su participación o que el país no tenga los suficientes recursos ya no digamos para participar en un comercio exterior activo, sino para dar abasto a sus propias necesidades.

De alguna manera esa condición encuentra una estrecha relación con nuestro país quien ha intentado elaborar un comercio exterior más activo sobre todo con Estados Unidos y Canadá, pero que sin duda alguna le llevará un poco más de tiempo ya que aún existe una gran miseria en el país, realmente, los recursos ni siquiera son suficientes para abastecer a la población mexicana.

También debe tomarse en cuenta las situaciones específicas del mercado mundial que han contribuido a configurar el cuadro anterior; por otra parte, los acuerdos y programas de colaboración internacional no únicamente no han beneficiado en el comercio a los países en desarrollo sino que ni siquiera les han permitido mantener una importancia relativa.

Esto afecta a nuestro país remarcablemente, en muchas ocasiones hemos sido perjudicados por las políticas de países como Estados Unidos, país con quien mantenemos un comercio más directo sobre todo en los últimos años.

El actual gobierno dentro de su Plan Nacional de Desarrollo pugna por que otros países apliquen regulaciones de comercio similares a las que se han puesto en práctica en el país, ampliar el potencial de complementación económica con los países de América Latina por una parte, y por otra, promover el comercio mundial mediante la Comunidad Económica Europea y la Cuenca del Pacífico.⁵⁶

Dentro de las medidas que se han contemplado en el desarrollo del país se encuentra el desarrollo del transporte para de esta manera permitir un desarrollo interno y al mismo tiempo externo.

Por lo que al transporte ferroviario corresponde, este mueve un alto porcentaje de tráfico del cual corresponde una parte al flete internacional. Las importaciones y exportaciones de bienes han transportado aproximadamente un 20% por vía Férrea, el porcentaje es infimo, sin embargo, la red ferroviaria fue diseñada y concebida desde sus orígenes para comunicar los centros de población y producción con las principales fronteras del país, por lo que es conveniente incrementar el porcentaje.⁵⁷

La primera razón para aumentar la eficiencia del transporte ferroviario fue la entrada de México al GATT cuyo objetivo es precisamente servir como instrumento integral para promover entre sus miembros el comercio, sobre la base de eliminación de restricciones a la importación y reducción de aranceles, además de que este acuerdo tendría algunos efectos en los ferrocarriles tanto en lo que se refiere al intercambio de bienes, como por la posible liberación de los servicios en el sector Comunicaciones y Transportes. Por otra parte, la próxima firma del Tratado de Libre Comercio con el que se integrarán la economía de México con las de Estados Unidos y Canadá y donde Ferrocarriles, como los demás transportes tendrán que hacer frente a la nueva directriz económica.

56 Acosta, Carlos. Proceso No. 801, pags. 7,8.

57 ANIEB.M. No. 107., pag. 15.

En lo que respecta al intercambio de bienes, en primer lugar habrá un cambio considerable en cuanto a los volúmenes de tráfico de mercancías a transportar, sino también una modificación en la estructura de los movimientos. De hecho, México ya está incrementando de forma importante las exportaciones de bienes no petroleros y el ferrocarril está desempeñando un papel primordial en su movilización.⁵⁸

Las concesiones relativas a aranceles y la supresión de permisos previos para importación también se traducirá en aumentos esenciales en el tráfico ferroviario para introducir al país las mercancías desde las fronteras y puntos de los centros de transformación y consumo.

Independientemente de lo anterior, pero muy relacionado con las reglas que están rigiendo el comercio internacional, la economía mexicana también está sufriendo un proceso de modernización y reconversión industrial que significa la desconcentración de actividades económicas y la creación y fortalecimiento de los polos de desarrollo prioritarios que se van a convertir en importantes orígenes y destinos de flete ferroviario. Esto está significando la imperiosa necesidad de un cambio en la estructura de tráfico ferroviario y un crecimiento diferencial en las diversas líneas e instalaciones que conforman la red ferroviaria; algunas de las líneas ferroviarias y patios reportarán un incremento en sus operaciones lo que hará indispensable que estas se amplíen y modernicen.

Además de las labores de reconstrucción que deben hacerse deberán reforzarse las rutas hacia los puertos y fronteras donde el comercio se intensificará.

Los cambios no solo se darán en los sistemas administrativos, sino que habrá un cambio importante en el papel que deben desempeñar nuestros proveedores de materiales, refacciones y equipos. Ahora más que nunca tienen que demostrar su capacidad para competir con empresas extranjeras, en calidad, oportunidad y precio.

No es fácil hablar de competitividad fuera del país, mas que en la medida en que la eficiencia y bajo costo de los embarques por vía Férrea, dentro del territorio nacional ayuda a nuestros exportadores a colocar sus productos en el mercado en condiciones favorables de precio.

No obstante las grandes perspectivas de desarrollo que tiene el transporte ferroviario, tanto en el movimiento de carga como de pasajeros en el futuro, no se ven muchas posibilidades de liberalizar los servicios por vía Férrea.

Los servicios de transporte ferroviario se prestan en un área geográfica que cubre el territorio nacional y la única posibilidad de importar servicios sería aceptando la inversión extranjera, pero permitiéndolo con mucha cautela, solamente en algunos renglones y no dejando a extranjeros la dirección de la empresa para no poner en peligro el patrimonio nacional y no violar la Constitución en lo referente a las áreas estratégicas.

Sin embargo, existen otros caminos como la asociación con ferrocarriles extranjeros o empresas navieras que prestan servicios coordinados de transporte a nivel internacional, dando las máximas facilidades a los usuarios para prestar servicios de puerta a puerta de alta calidad, con un solo interlocutor para contratar los fletes, pero sin ninguna ingerencia en la ejecución de las operaciones de transporte en el territorio nacional, salvo la internación temporal de equipo que de hecho es ya desde hace muchos años una práctica normal.

Un ejemplo de esta posibilidad, es precisamente la utilización del istmo de Tehuantepec como un corredor de tráfico competitivo con el Canal de Panamá en el que se puede prestar un servicio internacional de gran eficiencia siempre y cuando se ofrezcan facilidades integrales con una sola entidad comercializadora, pero desde luego el movimiento de la porción terrestre deberá ser prestado y operado exclusivamente por ferrocarriles mexicanos.

Lo que es un hecho importante es que ferrocarriles no tendrán que enfrentar la competencia directa, de empresas ferroviarias del exterior, debido a que ningún tipo de acuerdo podrá invalidar lo dispuesto en nuestra Constitución y tampoco obligar a México a efectuar cambios en sus leyes sobre inversión extranjera directa. Sin embargo, habrá muchas repercusiones indirectas y posibilidades tanto positivas como negativas que tienen que ser exploradas y analizadas cuidadosamente antes de tomar cualquier decisión que podrá cambiar el funcionamiento e independencia del sector de Comunicaciones y Transportes.

Competencia Con El Sector Autotransporte

Actualmente el transporte requiere de una atención mayor a la que ha tenido durante algunos años, la razón, la competitividad y la permanencia en los mercados ya sea a nivel nacional o internacional.

Por otra parte, se debe a los cambios que ha sufrido la economía nacional y en general la sociedad internacional, donde se han dado cambios tan radicales que no se esperaban, entre ellos los de Europa, donde han cambiado algunos de los sistemas de gobierno con sus respectivas consecuencias, como lo son una reestructuración social y económica que influye determinadamente en el resto del mundo.

El cambio de estos países y el acelerado desarrollo de Estados Unidos son factores que nos arrastran al mismo tiempo a un súbito desarrollo, este desarrollo deberá realizarse primeramente al interior para después exteriorizarnos y no salir del juego económico. Es cierto que no podemos competir a su nivel debido a los innumerables problemas tanto económicos como sociales a los que nos enfrentamos, sí debemos y mejorar la calidad y capacidad de nuestros medios de transporte aunque esto sea a un paso más lento y con los recursos que cuenta nuestro país.

En el sector de los transportes no podemos competir con el exterior porque no tenemos los recursos para hacerlo, no contamos con la infraestructura necesaria y la existente no cubre las necesidades de cada modo de transporte.

Por otra parte saldría sobrando hablar de la calidad de nuestros transportes, estamos muchos años atrasados con respecto a los transportes internacionales. Mientras ellos desarrollan nuevas tecnologías, ya no digamos para mejorar sus sistemas de transporte, sino para competir en cuanto a novedades tecnológicas y rapidez. Nosotros adquirimos mientras tanto material desechado por esos países industrializados, es muy lamentable que teniendo ellos ese ritmo de crecimiento tan elevado, posiblemente ni en años de arduo trabajo podría alcanzarlos nuestro país.

No obstante, si podemos dar calidad a nuestro sistema de transporte dándole la importancia que requiere como sector estratégico nacional.

Los cambios que hagamos implicarán oportunidades para modernizar los transportes. Para lograr los objetivos de cambio se hace necesario reactivar las inversiones, también se requiere realizar una revisión y actualización de los reglamentos y las prácticas cotidianas del transporte en México.

Antes de realizar una comparación de las ventajas existentes entre el ferrocarril y el autotransporte para determinar cual es la competencia entre ellos, hay que contemplar a grosso modo algunos de los factores que tienen efecto en los transportes de carga.

- Encarecimiento del transporte en términos reales;
- Deterioro de los materiales de transporte;
- Cambio en las estructuras y en los requerimientos de los flujos de carga y;
- Aparición de fuerzas modernizadoras en el transporte.

Entre los elementos que contribuyen a elevar el costo de un transporte, se encuentran los precios de los combustibles, los vehículos, las refacciones y tal vez en menor grado las cuotas y derechos.⁵⁹

También debe considerarse inevitablemente la subvaluación del peso, porque ello perjudica a los transportistas nacionales por la razón de que ello perjudica a los transportistas nacionales por la razón de que ellos obtienen sus ingresos en dicha moneda y algunos de los gastos que estos realizan se hacen en divisas y si no, se alguna manera se ven influidos por estas.

A pesar de los costos elevados del transporte en la mayoría de las ocasiones no participa significativamente en el precio de venta de productos, pero sí podría tenerla en el caso de que estos sean de bajo valor económico o estén bajo control de precios. En el caso del transporte de productos manufacturados los gastos de transporte son menores.⁶⁰

Sobre el deterioro de los medios materiales, las inversiones públicas han sido pocas y esto implica la posibilidad del desarrollo de proyectos.

Muchas obras de construcción, expansión y modernización se han paralizado por falta de recursos. Lo mismo sucede con el presupuesto para vehículos y reposiciones, estas se encajaron y el presupuesto resulta insuficiente. Por otro lado, también es muy difícil importar equipos y refacciones ya sea por su alto costo o porque algunas veces se restringe su entrada al país, en algunos casos los problemas de mantenimiento provocan escasez temporal de tracción sobre todo en los ferrocarriles.

Por lo que respecta a los flujos de carga, se han suscitado profundos cambios en su distribución, estructura y requerimientos de calidad del servicio, debido a la estrategia para controlar los precios de algunos productos nacionales mediante la promoción de exportaciones, la apertura comercial y el interés en el suministro interno incluso de productos importados.

Como consecuencia del apoyo a las exportaciones y de la subvaluación del peso, las exportaciones han tenido un predominio mayor que las importaciones en lo que respecta a las corrientes de carga no petroleras del comercio exterior. Así mismo, el aumento de los precios presiona para que la oportunidad del servicio sea específica.

59 Robertson Ross, M. *History of The American Economy*, pag. 82.

60 Comercio Exterior, *Reglamentación y Prácticas comunes del Transporte de Carga en México*, pag. 392.

Finalmente, en la aparición de fuerzas modernizadoras se han creado ideas tendientes a modernizar el servicio del transporte de carga dados los cambios y condiciones a los que han sido susceptibles los ámbitos nacional e internacional donde se han establecido fábricas que cuentan con una producción multinacional que requiere un buen servicio de transporte.

Uno de los principales puntos para que un usuario determine que transporte va a seleccionar es la calidad del servicio, la rapidez, la seguridad de la mercancía y algunos otros servicios como el almacenaje, la carga y descarga automática, posibilidad de retrasar embarques o cambios de destino. Sin embargo, algo que es determinante en la elección del transporte, sobre todo entre el transporte ferroviario y carretero es su costo.

El aprovechamiento de las ventajas entre estos dos modos de transporte abre enormes posibilidades para el desarrollo del transporte multimodal donde a través del uso de contenedores y el transporte de remolques sobre plataformas, los dos modos de transporte más que mantener una competencia entre sí, se complementan y desarrollan su función con una mayor rapidez otorgando un mejor servicio a los usuarios.

Los distintos modos de transporte tienen especificaciones técnicas básicas tanto en infraestructura, como en equipo y organización, que trascienden a las características y calidad del servicio que pueden ofrecer a los usuarios.

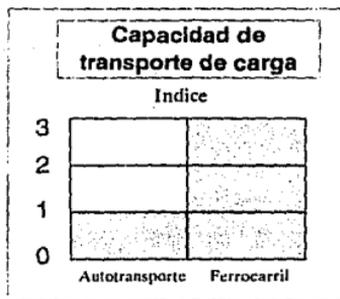
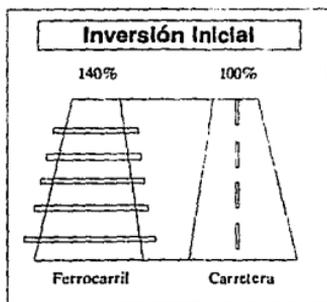
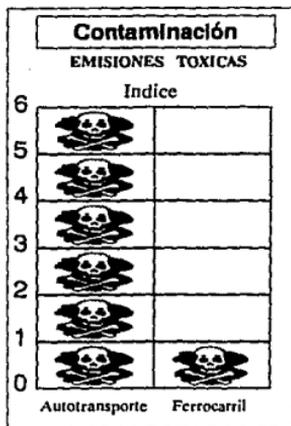
En el caso del movimiento de mercancías, el ferrocarril tiene costos de operación entre las dos terceras partes y las en el autotransporte y energéticamente es cuatro veces más eficiente.⁶¹

La carga por eje que puede soportar el ferrocarril es el doble de aquella que se usa en el diseño de los pavimentos modernos; y no obstante que las inversiones iniciales en infraestructura son mayores en la vía férrea, la capacidad de transporte es muy superior que las carreteras. La vida útil de las locomotoras y carros ferroviarios es entre dos y tres veces mayor que la de los camiones de carga.

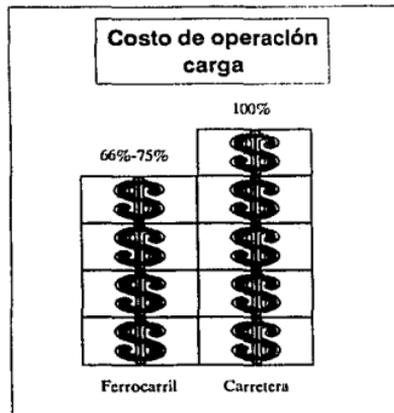
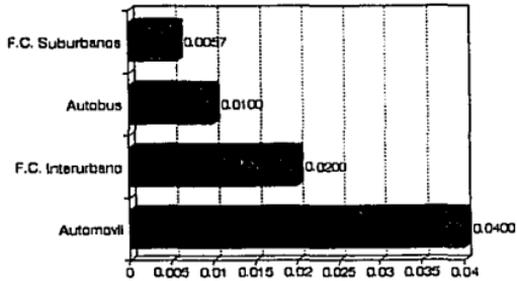
El transporte ferroviario interurbano de pasajeros tiene muchas ventajas debido a su comodidad y bajo costo, pero donde tiene una superioridad enorme es en el tráfico suburbano en el interior de la ciudad, donde el ferrocarril además de tener una enorme capacidad de transporte de masas, tiene la posibilidad de usar tracción eléctrica proveniente de fuentes primarias de energía reduciendo en gran medida los efectos de la contaminación. Aún con tracción diesel las emisiones tóxicas emitidas por unidades de pasajeros transportados son una sexta parte de las generadas por los vehículos automovilísticos.⁶²

61 Plan de Largo Plazo y Programa de los Ferrocarriles Nacionales de México 1989-1994, Pags. 571-572.

62 Bazán, Gerardo. Transporte y Energía, pag. 85.



Consumo Energeticos Transporte De Pasajeros Litro/Pasajero-Km



Desde el punto de vista del consumo de combustible, el ferrocarril es dos veces más eficiente que el autobús y siete veces más que el automóvil particular. Por otro lado, el ferrocarril es el transporte ideal para la transportación de productos capaces de soportar ciertas conmociones e impulsos durante se transportación.⁶³

Las ventajas de este tipo de transporte junto con la necesidad de contar con una herramienta en manos del gobierno de la República para aguado a la recuperación económica y el fortalecimiento de la rectoría del país en los procesos de producción, distribución y consumo logrará que el uso del ferrocarril sea más generalizado.

Aunque todavía existen muchos problemas que impiden el uso de este transporte a su máxima capacidad todavía puede incrementarse su participación mediante el mejor aprovechamiento de los recursos existentes.

En lo que respecta a la velocidad del autotransporte, alcanza velocidades mucho más altas que el ferrocarril pero cabe mencionarse que existen otros ferrocarriles a nivel internacional que si alcanzan altas velocidades como el TGV ENTRE Paris y Lyon en Francia, alcanza una velocidad máxima de 250 kms/h. lo que permite hacer un recorrido de 425 kms. en 1h. 50m., y el Tokaido entre Tokio y Osaka en Japón con velocidades máximas de 210 kms./h., recorre un trayecto de 515 kms. en 2hs. 56m.⁶⁴

Podemos abreviar diciendo que la economía de los tiempos modernos es de una urdimbre compleja y delicada, que los grandes problemas nacionales-progreso, bienestar, soberanía, defensa de la riqueza vernácula- se hayan intrínsecamente ligados a ella. Y el Estado tiene la obligación de intervenir activamente en la economía con todo el peso de sus facultades. Sobre todo en empresas de carácter estratégico como lo es Ferrocarriles Nacionales, estratégico por la función integradora que desempeña en la economía.

Con la intervención del Estado en la economía no solo se acepta la necesidad de su contribución directa en favor del desarrollo industrial mediante una política adecuada, sino que se admite también cierto grado de programación o planificación global centralizada y la coparticipación del sector público en ramas básicas.

Sobre la acción indirecta del Estado no hay divergencias, pero si las hay sobre el intervencionismo excesivo y la participación directa del Estado en el campo de las empresas industriales que tácticamente resulta minuciosa y paralizante.

63 Loc. Cit. pag. 85.

64 Díaz Godínez, Norma. *Antología de Comunicaciones y Transportes*, pag. 350.

Realmente es favorable tener libertad económica, pero si esta no es excesiva, y si es de hecho necesaria la participación del Estado para impedir que los intereses privados hagan propio el bienestar de sus empresas y no de la comunidad como sería lo apropiado, tampoco debe permitirse a un mal gobierno la rienda suelta para acaparar la economía para utilizar sus frutos en su beneficio.

Lo idóneo sería una combinación de funciones entre ambas partes. El desarrollo económico de un país se debe en buena parte a sus transportes cualesquiera que estos sean, porque aparte de desarrollar el servicio de traslado

de personas y mercancías paralelamente se desarrollan otros factores económicos como lo es el turismo, creación de viviendas colindantes, comercios, y otras empresas que apoyan la creación de bienes y servicios.

Se da importancia económica a los ferrocarriles dependiendo de las condiciones y necesidades económicas prevalcientes así como debe existir relación entre la expansión demográfica y económica, sobre todo en lo que a comercio exterior se refiere deberá ponerse un énfasis muy grande al sector comunicaciones y transportes, porque estos desempeñan un papel crucial en el comercio sobre todo en el TLC con el cual se acelerarán los procesos económicos.

Los transportes como ferrocarriles serán de gran utilidad para hacer frente a esta nueva responsabilidad trasladando grandes masas de productos que serán importados y exportados, lo que indica que este transporte de alguna manera tiene que salir a flote de la situación en la que actualmente se encuentra, pero sin que ello signifique su privatización.

Sin embargo, el proceso de modernización de Ferrocarriles requiere de tiempo, tiempo cuya duración depende del dinero que se invierta en ello, de los sacrificios que estén dispuestos a tener para esta mejora y después de ello terminar con la burocracia del sistema para que se acelere su modernización.

Además de estos factores existe uno más, la competencia con el sector autotransporte. Hay que recordar que ferrocarriles tiene una mayor capacidad de carga y que resulta mucho más barato para los usuarios aunque el autotransporte es mucho más rápido que el ferrocarril y desgraciadamente para este, el autotransporte ha demostrado ser más seguro y eficiente en sus traslados.

Aún así, el ferrocarril sigue siendo más rentable, utiliza menos combustible y el cambio de sus refacciones es mucho más largo. La competencia con el exterior es casi nula todavía no

podemos competir con otros países, por lo menos hasta que nuestros transportes sean más dignos y se hayan modernizado.

CAPITULO 5

De La Revolución a la Modernización.

Al término de la Revolución Mexicana existía un país en condiciones desastrosas. Si bien la Constitución de 1917 nos legó las leyes para el establecimiento de gobiernos legítimos, la lucha de facciones de 1929 hasta la década de los treinta vino a consolidar un régimen de partido que después de 70 años el país padece.

Por otra parte, debemos ante todo reconocer que en el periodo inmediato posterior a la revolución armada debía emprenderse simultáneamente con las acciones propiamente revolucionarias, la más urgente tarea de sacar del caos económico a la nación, reorganizando la producción, el fenómeno monetario, los sistemas de tributación, etc. y que esa complicadísima labor aplazaba por un tiempo más o menos largo los objetivos sociales reivindicatorios.

Ya entre 1920 y 1934, se inicia la realización concreta y más o menos generalizada de las reformas programadas de la Revolución: Se expiden las primeras leyes agrarias y laborales, surgen las primeras organizaciones de trabajadores, se sientan las bases de crédito agrícola, se inician las obras de riego, se impulsa la educación popular y rural, etc., y puede decirse que hay equilibrio entre el fenómeno de la economía y los fines sociales revolucionarios.

El gobierno acentuó la intervención del Estado en la economía y aceleró el ritmo de desarrollo económico transformando la anacrónica estructura del campo, destacando las fuerzas que le permitieron ampliar la base de la economía y perfeccionar las instituciones e instrumentos que dejarían libres de escollos el camino a la modernización. Desde el Plan Sexenal, el partido expuso el propósito de reforzar el papel del Estado como regulador de las actividades económicas. El presidente consideraba que era esencial observar "*el problema económico en su integridad*", para que de este modo se pudieran integrar los sectores productivos.

En 1930 los intereses extranjeros controlaban el 9% de la agricultura, el 9% del petróleo, el 98% de la minería, el 91% de la producción eléctrica, el 42% del comercio y de la mayoría de los servicios públicos y el 79% de los ferrocarriles y tranvías. Con la presencia de Lázaro Cárdenas (1934-1940), el porcentaje de la riqueza nacional controlada por el extranjero descendió al 33%.⁶⁵

Otros esfuerzos notables de la etapa postrevolucionaria fueron la reforma educativa (con la creación de un sistema de enseñanza pública tendiente a la promoción de las masas rurales) y la creación y desarrollo de un movimiento obrero financiado y dirigido por el Estado.

⁶⁵ Anguiano, Arturo. El Estado en la Política Obrera del Cardenismo, pag. 84.

No obstante, si bien en ese periodo de 1940 se sentaron las bases para la posterior integración del mercado nacional y se inició aunque tímidamente cierto impulso industrializador a causa de ajustes experimentados tras las medidas reformadoras y también de factores externos poco favorables en su conjunto, la economía mexicana se mantuvo prácticamente estancada.

Podemos decir que los seis años de gobierno Cardenista son el clímax de la Revolución. La acción estatal no se concreta a la ejecución efectiva de la reforma agraria y a dotar del mayor vigor posible a la organización sindical de los trabajadores; no tan sólo a la promoción de las grandes tareas educativas y a dejar sentada la primacía de la soberanía territorial de la nación con la nacionalización del petróleo y de los ferrocarriles, (pues todo esto se hizo con una decisión y energía no igualadas), sino también a salvar las diferencias de orden jurídico en aquellos aspectos en que la revolución no había podido imponer su idea de ordenación, a fin de romper la hegemonía de la tesis liberal y sentar las bases de la rectoría económica y el intervencionismo del Estado.

Cárdenas decía, "*sólo el Estado tiene un interés general y por eso sólo tiene una visión de conjunto. La intervención del Estado, ha de ser cada día mayor, cada vez más frecuente y cada vez más a fondo, para coordinar todos los esfuerzos, con el propósito de crear una economía nacional.*"⁶⁶

De esta manera, el Estado pudo avanzar en la realización de sus objetivos.

El gran telón de fondo de la Segunda Guerra Mundial justificó la nueva política proclamada como de unidad nacional, que en realidad se tradujo en un forzado quietismo social favorable al renacimiento de los factores de poder deteriorados en el sexenio anterior. La reforma agraria, antes floreciente languideció, los movimientos obreros también reformó el art. 3 de la Constitución al que quitó sus características socializantes y aprobó la enseñanza religiosa; los ferrocarriles fueron el sistema más dañado durante la Guerra. Dio un nuevo nombre al Partido Nacional de la Revolución (desde entonces, PRI) y lo dotó de una fuerte burocracia capaz de asegurar su estabilidad, continuidad e influencia política.

El capital extranjero ligado más que nunca y por razones de seguridad y táctica internacionales con el capital nacional se dejó sentir otra vez poderoso e incontenible, pero en verdad, el régimen de Avila Camacho no fue del todo ajeno a la Revolución y su ideología.

66 Loc. Cit.

ESTA TESIS NO DEBE SALIR DE LA BIBLIOTECA

Hizo suya una parte de la doctrina y la puso en práctica, la del objetivo capitalista; proclamó su interés por "la conquista de la independencia económica del país", es decir, la integración de diferentes sectores en una nueva industrialización de México, aún cuando deprimiera otros, el de la justicia social.

A partir de 1946 el nuevo régimen para situarse histórica e ideológicamente representaba el proceso revolucionario mexicano y lo veía como un absurdo.

Los regímenes anteriores al repartir una riqueza precaria, casi inexistente habían vivido un mero espejismo de progreso. Luego era necesario corregir el rumbo. Clausurar una política equivocada e inaugurar otra; repartir la riqueza exigía primero crearla. Solo así se podía dejar atrás un pasado erróneo, solo así se podría ir más allá de la Revolución Mexicana.

Ciertamente, el país vivió entonces uno de los grandes momentos de su crecimiento. Un viejo y legítimo anhelo de ser plenamente moderno, pareció empezar a cumplirse en el entonces para México al quedar inscrito en la lista de los países en franco desarrollo.

La política de ese entonces acertó en un primer momento. La acumulación indiscriminada hacia la inversión extranjera hicieron posible un nacimiento espectacular de la economía mexicana.

Pero sostener y sobre todo aumentar el ritmo de crecimiento de un país dependiente requería de alguien que dentro de sus propias fronteras, pagará el progreso. Aquellos a quienes la Revolución había señalado siempre como destinatarios de la riqueza nacional, deberían aplicarle primero a crearla.

Los movimientos obreros se reprimieron duramente y muchos de sus líderes se vieron mantenidos en la quietud por medio de una tenaz política de corrupción.

El propio partido político nacional se reorganizó para eliminar de su programa todo elemento de excesiva virulencia social.⁶⁷ Pero al debilitar las bases de su apoyo popular creadas por los anteriores regímenes, se gravó peligrosamente hacia otro punto de sostén, el Estado mexicano podría perder su capacidad de dirección dentro de la vida nacional y quedar prisionero de los grandes intereses económicos.

67 Ojeda, Mario. Hacia Una Política Exterior Activa. pag. 210.

Con la nacionalización del petróleo, ferrocarriles y otras medidas, el Estado nacional consolidó su forma de ser y actuar que podemos decir, representó hasta finales de la década de los 50°. En este período las características de los gobiernos o regímenes posrevolucionario estuvieron comprendidos a groso modo en un Estado rector el cual lo mismo mantenía en su nómina una fábrica de hacer galletas como una operadora de teatro o un Pemex.

A esta gran expansión de la economía contribuyó notablemente el dinamismo del sector externo. La mayor diversificación de los productos explotados le permitió soportar los cambios en la demanda internacional de materias primas. Por otra parte, si bien México desarrolló una demanda de importaciones por encima de su capacidad de exportación- al igual que otros países latinoamericanos comprometidos con una política de sustitución de importaciones- que generó un déficit permanente en su balanza comercial, dicho déficit no pudo compensarse con los crecientes ingresos por concepto de transacciones fronterizas y turismo extranjero.

Finalmente, la sostenida tasa de crecimiento de México, su capacidad para captar divisas extranjeras mediante exportaciones y turismo, y su estabilidad política y monetaria, le permitieron una solvencia internacional que se tradujo en mayores inversiones extranjeras directas e indirectas y en una mayor capacidad para negociar empréstitos internacionales y aún privados.

Sin embargo, en contra partida del auge que México experimentaba esta situación de desahogo económico empezó a decaer. La estrategia de sustitución de importaciones que México llevaba a cabo condujo al país a depender en alto grado del comercio exterior y del endeudamiento externo, pues se hizo necesario mantener una gran capacidad para importar maquinaria, equipo, repuestos y bienes intermedios que requería la industria para continuar su desarrollo.

Esto aunado al explosivo crecimiento de la población y al fenómeno de la migración masiva del campo a las ciudades, había llevado a una situación en la que el desempleo y el subempleo constituían los problemas prioritarios de la política económica de México.

En este período destaca la nacionalización de la industria eléctrica para preservar el empleo, los niveles de producción y el desenvolvimiento económico regional, se inicia la "expansión no planeada" del sector paraestatal, en estos años el Estado se hace presente en actividades tales como el azúcar, henequén, envasado de pescados y mariscos, beneficio del tabaco, textil, bienes de capital y electricidad.⁶⁸

68 Loc. Cit. pag. 111.

Durante los años de gobierno de Días Ordaz, México toma la iniciativa de promover sus relaciones con los países del istmo centroamericano. Las razones concretas e inmediatas del interés mexicano por la región obedecieron al parecer a la convergencia de dos causas, una interna y otra externa. Primero, una nueva política mexicana de diversificación de mercados nacida de la idea (muy en boga en aquellos años) de que el mercado interno resultaba insuficiente para dar cabida a la producción industrial conforme a su capacidad instalada; segundo, la decisión de los gobiernos de Centroamérica de acelerar el proceso de integración económica de sus países hacia un verdadero Mercado Común Centroamericano. Esto último creaba el peligro de que México quedara permanentemente fuera del intercambio comercial de dicho esquema.

A consecuencia de ello, el gobierno de México decidió fomentar la exportación de capital de inversión a Centroamérica con el propósito de evadir las altas barreras arancelarias que imponía a terceros países el nuevo tratado centroamericano de integración; las cuales obstaculizaban el intercambio comercial que México deseaba. Este capital, en su mayor parte, debía tomar forma de inversión conjunta en la que fueran casi iguales la participación local y la mexicana.

Adicionalmente México ofreció garantías de que las inversiones mexicanas en el área sugerían los lineamientos de su propia política sobre sus inversiones extranjeras. Por ende las inversiones mexicanas en Centroamérica además de que serían conjuntas, podrían ser adquiridas por capital local o expropiadas sin que ello diera lugar a ingerencias del gobierno mexicano en favor de las empresas afectadas.

Por otra parte, con el interés de avivar al interés centroamericano en el acercamiento, México ofreció otorgar trato preferencial a los productos de la región sin esperar reciprocidad. Pero esta concesión no llegó a materializarse, al menos en el corto plazo, puesto que entraba en conflicto con otros compromisos internacionales de México como el hecho de que México pertenecía al ALALC por lo que hubiera tenido que extender sus condiciones a los miembros de esta organización.

Por otra parte, estos años enfrentaron a la clase gobernante al cuestionamiento de sus acciones y por decirlo de otra manera a la desconfianza en el mismo.

El suceso más importante fue la matanza de Tlatelócalo (con un saldo de 50 estudiantes muertos según datos oficiales; 300 según otras fuentes) contribuyó a hacer evidente que la vieja clase política de la que Díaz Ordaz era un representante paradigmático, había quedado aislada de las nuevas fuerzas sociales surgidas con el rápido proceso de expansión industrial registrado a partir de 1930.

En los años sesenta se percibieron también los primeros síntomas de que la "etapa fácil" del proceso de sustitución de importaciones había quedado atrás; el país se enfrentaba a la necesidad de iniciar una segunda etapa de sustitución, pero ya no de bienes duraderos de consumo sino principalmente de bienes intermedios y de capital. En otras palabras, se hacía necesaria la fabricación nacional de los productos semielaborados y la de maquinaria requeridos para producir los bienes de consumo. Así a finales de los años sesenta parecía claro que la industria mexicana había llegado al límite de su expansión, puesto que el mercado interno presenta síntomas de saturación de su capacidad de consumo de bienes duraderos.

Finalmente, parecía claro que para iniciar esta segunda etapa de sustitución de importaciones se requería de una elevada inversión y de una avanzada tecnología de las que México carecía.

Podría decirse que a finales de los años sesenta existía la convicción, entre economistas y funcionarios públicos que la estrategia de desarrollo estabilizador había engendrado un problema al poner énfasis en el aumento del ingreso más que en la generación de empleo y en la subsecuente redistribución del ingreso.

La década de los sesenta terminó y con ello el llamado "milagro mexicano" y la del "desarrollo estabilizador". Abruptamente, México se encontró durante los setentas dentro de una economía mundial en crisis.

El gobierno de Luis Echeverría trató de granjearse la simpatía de los sectores disidentes para lo cual diseñó una política de diálogo directo, crítica y autocrítica del sistema y del propio gobierno, la llamada "apertura democrática".

Dicha apertura no únicamente se limitó al diálogo de los sectores disidentes. El fomento de la crítica y la autocrítica se dio en los medios de difusión masiva en general, en los sectores académicos e incluso en los círculos oficiales, con lo cual entró el país en una etapa de tolerancia ideológica como nunca se había visto durante los gobiernos de la "Revolución Institucionalizada", se buscaba acelerar el desarrollo político replanteando los términos del nacionalismo, conservar la estabilidad e incrementar el desarrollo.

De la crítica y la autocrítica surgió un plan de gobierno cuyo objetivo principal era tratar de hacer volver a la Revolución Mexicana a su antiguo cause adecuando la acción del gobierno a las nuevas necesidades mediante reformas sociales que en términos generales se agrupaban bajo el slogan de "desarrollo compartido" con lo que se trataba de significar la tesis contraria al "desarrollo estabilizador" al que se atribuye la concentración del ingreso y el inmovilismo político.⁶⁹

69 De la Madrid, Miguel. *Reestructuración del Sector Paraestatal Cuadernos de Renovación Nacional*.

Por otra parte, durante esta década, en un entorno internacional caracterizado por un aumento de los precios de las materias primas y de alimentos, y un sistema financiero internacional cambiante, se manifestaban diversas limitaciones de la estructura productiva, organizada a lo largo del proceso de desarrollo previo y que se expresan en la inflación; el deterioro de la producción agrícola, la caída de la inversión y, como consecuencia de lo anterior la disminución del ritmo de crecimiento histórico.

Hacia 1974 el modelo mexicano de crecimiento comenzó a mostrar inequívocos síntomas de agotamiento. El creciente volumen de importaciones exigido por la política de equipamiento industrial empeoró la situación de la balanza comercial, al tiempo que la deuda privada externa aumentaba hasta niveles sin precedente (9,717 millones de dólares a finales de 1974). Todo ello movió al gobierno a aplicar medidas de contención de gastos y de reducción de importaciones. Posteriormente, el relanzamiento de una política inversionista y el abandono de la paridad con el dólar, fijada en 1954, permitiendo al peso mexicano flotar libremente, lo que produjo una inmediata pérdida del 37% de su valor, exacerbaron las presiones inversionistas: entre agosto y diciembre de 1976 la inflación alcanzó niveles hasta entonces desconocidos, del orden del 70% anual.⁷⁰

El gobierno de López Portillo heredó un país en crisis, aparte de los problemas económicos, la principal preocupación que tenía por delante era restituir la confianza de los mexicanos en su propio gobierno era una crisis de legitimidad.

Pero la tarea de recobrar la confianza ciudadana era muy difícil en momentos en que la brecha de credibilidad en el gobierno se había anonadado; cuando la fuga de capital persistía y había surgido una virtual dolarización de las cuentas bancarias y de gran parte de las transacciones comerciales internas; cuando la inflación se había enseñoreado del país y los grupos con fuerza política se habían acostumbrado a presionar por constantes revisiones de precios y salarios y cuando la economía en general se había estancado, todo ello en un país ya de por sí castigado por el desempleo y subempleo crónicos.

Por otra parte, México estaba obligado, por convenio con el FMI a un programa de estabilización que no dejaba muchas laxitudes. Conforme al convenio, a México se le había fijado un tope en el endeudamiento internacional neto de 3000 millones de dólares anuales. Pero por otra parte tenía que cumplir con otras cláusulas acostumbradas tales como recortes al gasto público, reducción del déficit presupuestario y restricción en las políticas salariales.

No obstante, a sólo dos semanas de la toma de posesión, López Portillo invitó a empresarios a formar junto con el gobierno y las grandes centrales obreras, una alianza, "*La Alianza Para La Producción*" a fin de reactivar la economía.

70 Ojeda, Mario. *El Surgimiento de una Política Exterior Activa*.

Por otra parte, en cuanto al frente externo se refiere, el nuevo gobierno se encontró con una capacidad de negociación notoriamente disminuida debido a la gravedad y a lo apremiante de la crisis. Sin embargo, poco después habría de surgir el petróleo salvador que vendría a rescatar al gobierno y al país de tan difícil situación. Sin embargo un resultado inmediato de la crisis sería la contracción de la política exterior, en este plano, se vio forzado por la crisis a buscar en Estados Unidos el apoyo necesario para enfrentarla.

Estados Unidos no sólo constituía el primer socio comercial de México, sino la primera fuente para la asistencia financiera internacional, tanto por la fuerza de sus propios medios como por su influencia sobre las instituciones financieras internacionales. Ello ponía a México en peligro de un excesivo bilateralismo.

El factor clave que explica la decisión del gobierno de López Portillo de explotar en forma acelerada los nuevos recursos petrolíferos y de gas, para convertir al país en un importante exportador, fue la crisis económica.

Es muy probable que de no haberse presentado dicha crisis el gobierno no hubiera tomado la decisión de explotar esos recursos en grado tan alto y en forma tan acelerada.

En la segunda mitad de los años setenta, a partir del aumento en el precio internacional del petróleo, la acción del sector público mexicano se orienta hacia el crecimiento de la plataforma petrolera.

En los años de auge petrolero permitieron en la siguiente década lograr un desarrollo sin precedente, se impulsa la inversión pública y se crean nuevas empresas paraestatales tanto en campos importantes y aún estratégicos como en otros de escasa significación.

Ante el alza internacional del precio del petróleo, el Estado mexicano cuenta con recursos que se destinan preferentemente a apoyar el crecimiento y consolidación de la plataforma petrolera y a desarrollar la industria de bienes de capital.

Sin embargo, desde 1982, en la afluencia de recursos financieros comenzó a contraerse cuando la deuda externa era ya muy cuantiosa y la salida de capitales hacia el extranjero comenzó a ser un grave problema y un factor de presión sobre la balanza de pagos y el tipo de cambio del peso, el déficit público fue un motivo de explicable preocupación.

En 1982, la afluencia de la crisis fue patente. A la baja del precio del petróleo, el alza de las tasas de interés y la cada vez mayor dificultad para obtener nuevos créditos del exterior, surgió

la creciente fuga de capitales, la caída del peso y el aumento del déficit financiero del Estado. En este contexto, el gobierno mexicano expropió los hasta entonces bancos privados y decretó su nacionalización para hacer un mayor uso de las divisas y en general de los recursos financieros disponibles, por ese entonces, el rápido desarrollo económico llegaba a su fin y las empresas estatales no podían ya desarrollarse como lo habían hecho en los años previos.

El gobierno de Miguel De la Madrid al igual que el de su predecesor, heredó un país en crisis, sin embargo en esta ocasión la crisis fue de mucho mayor embergadura y mayores consecuencias, no sólo fue diferente en magnitud sino que tuvo importantes diferencias cualitativas.

En primer lugar, en esta ocasión no se vislumbraba salida fácil a la mano, como fue el petróleo en el primer caso. Para atacar a corto plazo el problema de liquidez internacional de México se requería de una transfusión masiva de divisas.

El petróleo ya no sería suficiente garantía para nuevos empréstitos. Pero además, visto el problema aún a mediano plazo, era de prever que el deprimido mercado internacional del petróleo tardaría en reaccionar, a menos que hubiere un súbito cambio que contrajera la producción, como por ejemplo un conflicto bélico generalizado en el Medio Oriente. Por otra parte, las exportaciones de petroleras, a pesar de la devaluación del peso, tampoco ofrecían un panorama halagador. Esto se debía a la recesión mundial, particularmente la de los Estados Unidos, principal cliente comercial de México, pero además la recesión había conducido a los países industrializados a un creciente proteccionismo y a una política de subsidios, lo que afectaba las exportaciones mexicanas de petroleras en dos sentidos: frente al propio país importador y en cuanto a terceros mercados. Algunos sugerían un mayor flujo de inversión extranjera directa para ayudar a paliar la situación de corto plazo. Pero estaba por verse si un mercado deprimido como el mexicano resultaba atractivo para el capital foráneo, a menos que fuera para adquirir, a la baja, empresas ya establecidas.

La única salida a corto plazo era el endeudamiento externo, pero los bancos internacionales se rehusaban a otorgar nuevos préstamos. Además, en esos momentos las tasas de interés del mercado internacional de capital habían alcanzado niveles prohibitivos. Sin embargo, el nuevo gobierno optó por negociar nuevos empréstitos. La única otra salida era suspender los pagos de la deuda.

Otra diferencia cualitativa fue que los bancos privados internacionales no se mostraban muy dispuestos a negociar la deuda externa, porque equivalía en buena medida a añadir dinero nuevo al malo.

Por otra parte, existía el clamor popular en el sentido de que la debacle económica era el resultado de la corrupción gubernamental incrementada por la bonanza petrolera. También existía la convicción, dentro de un segmento importante de la opinión pública, de que la crisis era en parte resultado de sanciones impuestas a México por los Estados Unidos como represalia a una política exterior contraria a los puntos de vista de Washington. En consecuencia, la confianza pública en el gobierno había llegado a su máxima expresión. Para calmar los ánimos Miguel De la Madrid, lanza una gran campaña en contra de la corrupción. Se crea un organismo para ello y se emiten leyes que prohíben el nepotismo dentro del sector público y que obligan a los funcionarios gubernamentales a declarar los bienes de su propiedad. El PRI pierde por primera vez en su historia en varias alcaldías del país, esto causa estupor y muchos observadores tanto de México como del extranjero comienzan a cuestionarse la viabilidad del nuevo gobierno.

La comunidad financiera internacional advirtió a tiempo los peligros de una declarativa de insolvencia por parte del gobierno mexicano. Ello podría arrastrar a otros países deudores en esa misma dirección, causando el temido efecto de la caída de las fichas de dominó y la desestabilización entera de la comunidad financiera internacional.

Por lo cual el FMI y con el apoyo decidido de Washington decide otorgar a México una moratoria de 180 días respecto a la parte de la deuda que estaba próxima a vencer y a la concesión de un financiamiento que permitiera a México enfrentar sus compromisos de otros pagos internacionales a corto plazo.

Otra medida por la que opta el gobierno de Miguel De la Madrid es el de deshacerse de empresas estatales, para reducir el gasto público, tratar de reducir con ello la deuda externa y a su vez atraer capitales que inviertan en el país. Puede decirse que durante este período gubernamental fue cuando más empresas paraestatales se vendieron para adelgazar al Estado.

Reestructuración Del Sector Paraestatal

En América Latina la crisis de divisas y restricciones financieras internacionales provocaron la pérdida de viabilidad del modelo de crecimiento sustitutivo basado en la captación de ahorro externo; desde 1982 las economías de la región atraviesan por una recesión agravada por presiones inflacionarias. Esta problemática ha provocado un viraje en la estrategia de crecimiento que se orienta a generar los cambios estructurales necesarios para reiniciar un proceso sostenido y autofinanciable.

La economía mexicana también se desenvuelve en este contexto y al igual que muchos países latinoamericanos sus desequilibrios se profundizaron haciendo crisis en 1982, lo que impactó a la mayoría de las empresas públicas, provocándoles un desequilibrio financiero insostenible, donde el servicio de la deuda llegó a representar en algunos casos alrededor del 50%⁷¹ del valor de las ventas e incluso en algunas entidades llegó a ser superior a los ingresos por ventas.

El desarrollo de las finanzas en las entidades originó al realizar inversiones con largos periodos de maduración, de baja rentabilidad o de índole social, situación que se agravó por el comportamiento de los precios y tarifas de los bienes y servicios producidos, ya que su fijación estuvo orientada a la protección y fomento de la producción nacional, buscando además objetivos antiinflacionarios.⁷²

Las dificultades afrontadas obligaron a las entidades a recurrir crecientemente a las transferencias del Gobierno Federal o al endeudamiento externo e interno.

Los elevados pasivos, el aumento de las tasas de interés y el deslizamiento de la moneda nacional frente al dólar, incrementaron considerablemente la proporción de recursos propios que tuvo que destinarse al pago del servicio de la deuda, lesionando su aparato productivo por insuficiencia de liquidez.

Para combatir, entre otras, esta problemática el Gobierno Federal definió una estrategia de cambio estructural, la que apunta a una mejor y más racional utilización de los recursos productivos para el logro de un proceso de crecimiento autosostenido. Sus objetivos fundamentales de elevación de la eficiencia y fortalecimiento de la competitividad internacional, tiene el propósito de corregir la insuficiencia del ahorro interno e incrementar la capacidad nacional de generación de divisas.

71 Franco Guerrero, Jesus (Coord.). Reporte final de la comisión de Empresas Públicas

72 Tamayo, Jorge. Las Entidades Paraestatales en México, p. 281.

Para combatir, entre otras cosas, esta problemática, el Gobierno Federal definió una estrategia de cambio estructural, la que apunta a una mejor y más racional utilización de los recursos productivos para el logro de un proceso de crecimiento autosostenido.

La política de empresa pública propuesta en esta estrategia, constituye la base material con que cuenta el Estado para la regulación e impulso de la actividad económica y social de todos los sectores. Reconoce sin embargo, que los objetivos económicos y sociales que justifican la presencia de las empresas públicas no se han alcanzado con la celeridad y consistencia deseadas, y que para lograrlo es necesario atender problemas de orden administrativo y de organización, financieros, laborales y tecnológicos del sector paraestatal. En lo administrativo, deben superarse problemas de coordinación entre las políticas económica general y las actividades realizadas por las empresas públicas. En lo financiero, la reducida generación de excedentes que no permiten el autofinanciamiento y crecimiento de las empresas, las ha llevado a un exceso de endeudamiento externo y de transferencias del Gobierno Federal, aunado a sus ingresos corrientes ha perdido importancia relativa debido al rezago de sus precios y tarifas. La ausencia de una política eficaz de compras que pueda orientar el consumo de productos nacionales, que sustituya importaciones y apoye a la mediana industria, es otro de los problemas que afecta a la empresa pública. En lo laboral, su participación en el logro de las metas de empleo, ha reanudado en un deterioro de su capacidad operativa, su productividad y eficiencia.

Sus objetivos fundamentales de elevación de la eficiencia y fortalecimiento de la competitividad internacional tiene el propósito de corregir la insuficiencia del ahorro interno e incrementar la capacidad nacional de generación de divisas.

Fortalecer el carácter mixto de la economía mediante la intervención de la empresa pública en áreas estratégicas y con los sectores social y privado para el logro de una administración pública paraestatal eficiente se pondrán en práctica lineamientos para la creación, fusión, liquidación o venta de empresas públicas.

La estrategia de cambio estructural descansa principalmente en la instrumentación de un nuevo esquema de política comercial que, a la vez que asegure un margen razonable de protección a las industrias incipientes, impida la perpetuación de ineficiencias de la producción de bienes y aliente decididamente las exportaciones.

En el sector paraestatal el cambio estructural ha implicado la puesta en marcha de un doble proceso: el de desincorporación de entidades no estratégicas ni prioritarias, y el de consolidación de aquellas que sí tienen ese carácter.

En este contexto se hace necesario realizar un cambio estructural que conlleve a recuperar la capacidad de crecimiento y elevar la calidad de desarrollo. Para ello se preve la orientación del aparato industrial; la reorganización del sistema de transporte y la modernización comercial. Asimismo, se considera necesario aprovechar plenamente las posibilidades de las empresas públicas en la promoción, regulación y dirección del desarrollo nacional. De esta forma se expone la conveniencia de continuar participando en la oferta de bienes y servicios socialmente necesarios; apoyar la integración del aparato productivo; reestructurar y modernizar la empresa pública; propiciar la descentralización de las actividades de producción y distribución de estas entidades y contribuir al sano financiamiento del desarrollo.

Así, para apoyar la integración del aparato productivo, se establece que se dará prioridad a los proyectos en ejecución y de corta maduración, para no deteriorar los niveles de producción y empleo en el corto plazo, sosteniendo la inversión en las ramas estratégicas desde una perspectiva a largo y mediano plazo. En este sentido se deberá propiciar la implantación de convenios que incluyen el otorgamiento de apoyo técnico y financiero, con las empresas que contribuyan a este fin.⁷³

Para reestructurar y modernizar la empresa pública, se prevé con carácter obligatorio, la definición de programas tendientes a elevar su producción y productividad; reducir el porcentaje de recursos externos en su operación y aprovechar al máximo su capacidad instalada, buscando además integrar los subsectores por ramas productivas para entrar en dispersión y lograr una mayor eficiencia en el uso de recursos y congruencia en las decisiones.

Para contribuir al sano financiamiento del desarrollo de las entidades, la estrategia se fundamenta esencialmente en su reestructuración financiera y administrativa. Para tal fin se prevé la formulación de programas que consideren, entre sus líneas básicas los ajustes a los precios y tarifas; reestructuración de la deuda externa e interna y las aportaciones de capital.⁷⁴

Para tal efecto se hizo necesario, entre otras medidas, instrumentar un mecanismo que a la vez permitiera la autosuficiencia financiera de las entidades elevara sus niveles de productividad y competitividad de costos en el mercado internacional.

73 Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, p.126

74 Loc. Cit.

El mecanismo establecido por el Gobierno Federal fueron los convenios de Rehabilitación Financiera y Cambio Estructural, en donde se fija un marco general de acciones, dentro del cual la administración de las empresas propone los compromisos programáticos, cualitativos y cuantitativos que considera factibles de alcanzar definidos específicamente en montos mínimos de producción, penetración del mercado, exportaciones, índices de eficiencia y productividad, avance de inversiones, resultados financieros y eliminación paulatina de transferencias y subsidios, así como otros indicadores de diversa índole.

La definición de compromisos requiere de un profundo conocimiento y del más amplio estudio de las situaciones las situaciones y circunstancias de las entidades. Dentro de este concepto, se deben considerar la situación financiera, el esquema operativo, la estructura corporativa, la integración horizontal y las posibilidades de permanencia, desarrollo y contribución a la economía internacional.

Como contraparte, el Gobierno Federal se compromete a aportar recursos para nuevas inversiones y la asunción de pasivos, destinados al saneamiento financiero, la modernización, la rehabilitación y la adecuación de equipos y personal de las entidades.

En la elaboración y seguimiento de los convenios participan la Coordinadora Sectorial, las Dependencias Globalizadoras y la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

Así al determinarse los compromisos propuestos por la entidad, las Dependencias Globalizadoras y la Coordinadora Sectorial aportan elementos de juicio que validan el proyecto que deberá ser sancionado por la Comisión Intersecretarial Gasto-Financiamiento. Asimismo las secretarías de Programación y Presupuesto y Secretaría de Hacienda y Crédito Público adquieren en ocasiones compromisos para apoyar a las entidades en las modificaciones y ajusten en las políticas de precios, otorgar los recursos fiscales requeridos; facilitar la contratación de créditos bancarios con esquemas de pago acordes a las posibilidades de las entidades y promover los pagos inmediatos de las sumas netas que se registren en el Sistema de Compensación de Acuerdos del Sector Paraestatal.

Por su parte la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial interviene expidiendo oportunamente los permisos de importación y exportación revisando los mecanismos para ajustes de precios del mercado externo, los tipos de cambio controlados y las políticas de comercio exterior.

En esta forma se propiciará la autonomía y capacidad decisoria y operativa de las entidades, mediante el fortalecimiento de sus órganos de gobierno y dirección.

Desincorporación De Las Empresas Paraestatales

Para entender el proceso de desincorporación de las entidades paraestatales es necesario hacer hincapié en los hechos históricos que provocaron la utilización de esta medida.

Primeramente se crea un entorno internacional durante la década de los setenta en donde cobra impulso el crecimiento económico y juega un papel muy importante la inversión pública en la que no en pocos casos se excede a la privada.

En la larga etapa de expansión crece la intervención del Estado en la economía y bajo una política expansionista concretamente en los países en vías de desarrollo, el Estado crea o se hace cargo de empresas y actividades que en otros tiempos fueron privadas y que a menudo operaban en condiciones financieras desfavorables y lo que es más, se acepta la amplia participación del Estado en la economía e incluso en el aumento en el número de las empresas estatales.

Sin embargo, los factores que en los años previos fueron responsables del crecimiento, empezaron a perder impulso. En efecto, entre 1967 y 1971 las condiciones económicas internacionales comenzaron a cambiar, produciéndose primero la devaluación de la libra esterlina y unos años después del dólar estadounidense y otras monedas, y lo que en un primer momento fueron desajustes monetarios y financieros, hacia 1975 se convirtió en un fuerte descenso de la demanda, la producción y el intercambio comercial.

Hasta mediados de los años setenta si bien con desigualdades, la economía latinoamericana crece con cierta rapidez. Sobre todo en los países principales de la región, la sustitución de importaciones por producción interna permite reforzar las economías y elevar los niveles de ingresos y de vida, y aunque persisten ciertos desequilibrios financieros internos, la posibilidad de obtener nuevos créditos externos ayuda a financiar y prolongar el desarrollo.⁷⁵

En la segunda mitad de los setenta, la economía internacional entra en una fase de más lento e inestable crecimiento, que no alcanzará los ritmos de expansión.

También se desarrollan una intensa competencia comercial, bruscas devaluaciones y el déficit comercial y financiero en Estados Unidos cuyo alto presupuesto militar busca financiarse con recursos de todo el mundo, lo que provoca que las tasas de interés suban muy por encima de sus niveles históricos.

75 Ruiz Lara, Jorge. Documentos, pag. 29.

Durante 1981-1982 las economías dejan de crecer, la inversión decae rápidamente, se extiende el desempleo, la inflación se intensifica, la relación del intercambio con el exterior se vuelve más desfavorable, hay fuertes devaluaciones monetarias, aumenta la deuda externa y el peso de su servicio, provocando que Latinoamérica se convierta en espectadora neta de capital, lo que implica un fuerte traslado de recursos financieros de nuestros países hacia las economías industrializadas y en particular hacia los principales países acreedores.

A lo largo de los años ochenta, las finanzas gubernamentales registran un cuantioso déficit en casi toda Latinoamérica. El lento crecimiento de la economía vuelve muy difícil y aún imposible aumentar los ingresos fiscales, lo que implica que más bien tienda a reducirse el crecimiento del gasto de inversión, y a menudo inclusive el gasto corriente.

El elevado monto de la deuda y el encarecimiento de su servicio debido a las altas tasas de interés prevalecientes, se tradujo en una situación difícil, en la que parte creciente del gasto público tuvo que destinarse a amortizar capital y al pago de intereses.

Como ya no hay una afluencia regular de financiamiento del exterior, la deuda externa, en particular, se vuelve un factor de presión que exige cuantiosas sumas de dinero tan sólo para cubrir los intereses, que en realidad, se sustraen al proceso propiamente productivo y a lo que en otras condiciones podría destinarse a la inversión. El Estado tropieza con crecientes dificultades para mantener el nivel de inversión pública, la operación de sus empresas se vuelve más costosa y se genera el reclamo de que el sector público, a fin de reducir su déficit o de no competir indebidamente con los empresarios privados, debe disminuir el ámbito de su acción directa y desincorporar muchas de sus empresas.

El exceso y la centralización del control del sector paraestatal por parte del Gobierno Federal provocó que se perdiera la esencia del mismo, ya que se analizaba más si la entidad cumplía con ciertas normas administrativas específicas aprobadas por el sector central que si su actuación respondía a los propósitos generales para los que había sido creada. Este control era además heterogéneo, ya que las normas aplicables en ciertos casos eran excesivas y en otros existían vacíos importantes.

Asimismo, los problemas de desequilibrio de las finanzas gubernamentales, el crecimiento explosivo de la empresa pública y regulación centralizada de dicho sector, agravadas por las dificultades financieras, monetarias y comerciales de la economía internacional, se constituyeron en obstáculos estructurales que fue preciso reconocer y ante los que se volvió necesario comenzar a bosquejar orientaciones económicas, jurídicas y administrativas que mejoraran la cuestión de la empresa pública.

Ello implicó la realización de una revisión a fondo de las áreas de intervención estatal y el análisis de la situación de las diversas entidades, con el fin de adoptar las decisiones correspondientes de manera oportuna y adecuada, para lo cual se requirió reformar algunos artículos constitucionales.

De acuerdo con el texto reformado de los artículos 25 y 28 de la Constitución, el Estado debe limitar su participación en materia económica al manejo de manera exclusiva de las áreas estratégicas y a su participación por sí o con los sectores social y privado, en el impulso y organización de las áreas prioritarias del desarrollo nacional, para lo cual podrá contar con los organismos y empresas que sean necesarias.

Las áreas estratégicas son, en términos del art. 28 Constitucional, la acuñación de moneda, correos, telégrafos, radio telegrafía y la comunicación vía satélite, emisión de billetes por medio de un solo banco, organismo descentralizado del Gobierno Federal, petróleo y los demás hidrocarburos, petroquímica básica, minerales radioactivos y generación de energía nuclear, electricidad, ferrocarriles y el servicio público de banca y crédito al igual que las actividades que el Congreso de la Unión señale.

Estas áreas denominadas estratégicas, corresponden a actividades económicas que representan particular importancia para el desarrollo y la soberanía nacionales previniéndose que el Gobierno Federal mantendrá siempre la propiedad y el control sobre los organismos que realicen actividades en estas materias.

Por otra parte, las áreas prioritarias en las que el Estado puede participar por sí o con sectores social y privado, corresponden a aquellas que sin ser fundamentalmente para el desarrollo económico o bien, para salvaguardar la soberanía nacional, constituyen en un momento dado actividades cuya atención preferente demande el interés público, aunque desde luego ello no significa que el gobierno se desentienda de ellas, pues es evidente que no es dicha participación la única vía u opción que tiene el Estado para apoyar los diversos renglones de la economía nacional.

De lo anterior se desprende que el redimensionamiento que el sector paraestatal ha tenido como propósito fundamental ubicar la participación directa del Estado dentro de los parámetros constitucionales correspondientes, es decir, en las áreas estratégicas y prioritarias de la economía nacional, y por otro lado depurar el propio sector mediante diversos procesos de desincorporación de entidades.

De esta manera se sometieron y se siguen sometiendo a liquidación, extinción o venta, según su naturaleza y situación particular, entidades que se encontraban realizando actividades no

estratégicas ni prioritarias; igualmente se liquidaron o extinguieron entidades que ya habían cumplido su objeto o realizaban actividades duplicatorias, se fusionaron aquellas cuya integración significaba un incremento de su eficiencia y eficacia y se transfirieron a los gobiernos estatales aquellas otras que estaban en condiciones de apoyar el desarrollo regional.⁷⁶

Por otra parte es importante mencionar que con el propósito de evitar la existencia de entidades ajenas a los fines del Estado la Ley Federal de las Entidades Paraestatales dispone que cuando alguna entidad deje de cumplir su objetivo, o ya no resulte conveniente conservarla desde el punto de vista de la economía nacional o del interés público, la Secretaría de Programación y Presupuesto, atendiendo la opinión de la Dependencia Coordinadora de Sector, propondrá al Ejecutivo Federal su disolución y liquidación, extinción o enajenación de la participación estatal.

Es importante destacar que este proceso de desincorporación paraestatal ha permitido el reforzamiento de las entidades ubicadas en áreas estratégicas y prioritarias, fortaleciéndose con ello la rectoría del Estado en el desarrollo del país.

Considerando la situación real que guardan las entidades paraestatales, fundamentalmente en lo que se refiere a los aspectos financieros, operativos, comerciales, administrativos y legales, se han determinado los diferentes criterios que orientan la desincorporación de entidades que se someten a los procesos de disolución y liquidación, extinción, fusión y transferencia o venta según el caso.

Se sujetan a liquidación o extinción aquellas entidades cuyas actividades se duplican; que han alcanzado los propósitos para los que fueron creadas; que no cumplen con sus fines u objeto social o cuyo funcionamiento no es conveniente desde el punto de vista de la economía nacional o del interés público, considerando muy en especial aquellas que enfrentan una difícil situación financiera y técnica y en donde no es viable mantener su operación a no ser que le sigan proporcionando apoyos gubernamentales, ahora sujetos a una racionalización estricta en función de las prioridades nacionales.

La fusión se efectúa cuando la relación existente entre sus actividades permite unificar programas y objetivos, mejorar sus estructuras administrativas, simplificar sus procesos de producción optimizar el empleo de sus recursos financieros, técnicos y humanos y, en general, incrementar su eficiencia y productividad.

76 Franco Guerrero, Jesús. Reporte Final De La Comisión De Empresas Públicas, pag. 9.

La transferencia de los Gobiernos de los Estados, tiene como propósito fundamental contribuir al fortalecimiento de la política de descentralización, del federalismo, de la autonomía del municipio y de la promoción del desarrollo regional donde las entidades realizan sus actividades, reservándose el Ejecutivo Federal facultades para vigilar, evaluar el manejo, operación y resultados de las empresas que se transfieran, con la posibilidad de revertirlas al propio ejecutivo si se presentasen diferencias en su administración.

Al mismo tiempo se consideran en proceso de venta las empresas en las que por no ser estratégicas ni prioritarias, la presencia del Estado no se encuentra justificada.

En este caso se consideran aspectos como; el impacto de la venta sobre otras empresas de la misma rama, en términos de equilibrio de mercado e integración de procesos productivos.

Asimismo, se debe evitar el que formen monopolios y oligopolios y a preservar en su caso con estricto apego a la Ley las proporciones de la inversión extranjera.

Uno de los principales motivos argumentados por las nuevas políticas gubernamentales en cuanto a la privatización, especialmente en los países menos desarrollados ha sido el producto de las crisis presupuestarias en el sentido de que las empresas administradas por el Estado suelen ser "*Elefantes Blancos*" que pierden millones de dólares cada año.

A lo largo de los años, la mayor parte de los monopolios estatales se han convertido tan solo en agencias de empleo que dan acomodo a camaradas políticos, funcionarios, militares jubilados y políticos derrotados. Estas empresas gubernamentales imponen costos directos e indirectos a los ciudadanos de los países en los que se encuentran.

De alguna manera es importante que el Estado pierda su función paternalista hacia las empresas, la experiencia nos ha demostrado que el Estado no puede hacerse cargo de todas las empresas, podemos decir que esto ha provocado que varias empresas se hayan ido a la quiebra por la ineptitud de quienes las manejan. Por otra parte cuando se plantea entonces, privatización de la economía, devolver a los particulares las empresas del Estado, el entusiasmo cunde, por que se identifica propiedad estatal con corrupción, ineficiencia, autoritarismo. Sin embargo, se trata de no continuar con un Estado obeso e ineficiente, se trata de permitirle una mejor organización de sus funciones en empresas que representan una gran embergadura para la Nación como CFE, PEMEX, y FFCC para que la Nación no pierda sus principales riquezas y evitar que nuestro pueblo viva como extranjero paria en su propia tierra. ⁷⁷

77 Labastida, Horacio. *La Jornada*. "Privatización", pag. 5.

En otras palabras el Estado debe asumir un criterio más escéptico en cuanto a lo que entrega a la iniciativa privada para evitar prejuicios al carácter social que algunas de sus empresas cumple.

Política Económica Del Régimen Salinista PND.

En los últimos años ha venido ocurriendo una gran transformación mundial. La configuración Política, militar y económica de las posguerra ha sido desplazada a una velocidad extraordinaria por un escenario menos predecible, multipolar, altamente competitivo, tecnológicamente revolucionario con una gran capacidad de afectar la vida de todos los estados.

Bajo estas condiciones tanto México como otros, buscan hacer frente a estos cambios, buscando el crecimiento de sus naciones de acuerdo a sus condiciones particulares.

No obstante, los esfuerzos realizados en los últimos años, el país continúa enfrentado serios problemas económicos y sociales debido principalmente a la combinación de tres factores: Problemas estructurales acumulados en muchas décadas y que no podían ser corregidos en unos cuantos años; agotamiento de recursos por una evolución externa desfavorable y el crecimiento más elevado de la fuerza de trabajo, insuficiencia de empleos productivos y bien remunerados para una población en edad de trabajar en constante aumento, a lo que se suma la pérdida del poder adquisitivo de los salarios.

De todo esto resulta evidente la necesidad ineludible de avanzar simultáneamente en los campos de la democratización del país, de la economía y del mejoramiento social.

La medida idónea para hacer frente a estos problemas establecida como política económica de gobierno es el Plan Nacional De Desarrollo (1984-1994) en el que apunta que *"para hacer frente al reto del crecimiento, México demanda la modernización profunda de sus estructuras económicas. Se requiere de un cambio de actitudes, es preciso alcanzar una mayor competitividad en lo interno y en lo externo; abrir los canales para que se manifieste el potencial del país y de sus habitantes alentando sus iniciativas y promoviendo sin paternalismos su ejecución"*.¹⁸

El Plan Nacional De Desarrollo tiene dos objetivos fundamentales, la reordenación de las finanzas del Estado y lograr una política de cambios estructurales con el fin de modificar el aparato productivo y distributivo del país; los fines, reducir la vulnerabilidad de la economía mexicana, lograr una recuperación económica con estabilidad de precios, el mejoramiento productivo del nivel de la población, ampliación de la vida democrática así como la defensa de la soberanía y promoción de los intereses en el Mundo.

La estrategia económica del Plan tiene dos metas, prioritarias; alcanzar una tasa de crecimiento cercana al 6% anual, consolidar la estabilidad hasta reducir a un nivel comparable con el del nuestros socios comerciales.

Las tres líneas básicas para crecer son: estabilidad continua de la economía, la ampliación de la disponibilidad de recursos para inversión productiva y la modernización económica.

La primera se refiere a la estabilidad de precios no como un fin que una vez alcanzado se sostiene por sí mismo, sino como un objetivo que requiere de trabajo permanente; mientras no se bajen significativamente las tasas reales de interés, al disiparse la incertidumbre que todavía se asocia con la renegociación de la deuda, no existirán en la economía los recursos necesarios para elevar gradualmente en términos reales los márgenes de rentabilidad, los niveles salariales o los precios de garantías.

La segunda línea estratégica económica es la ampliación de la disponibilidad de recursos para la inversión productiva. El crecimiento sostenido dependerá del fortalecimiento del ahorro interno, pero en el corto y mediano plazo es preciso disminuir la transferencia de recursos del exterior, de alrededor del 7% del producto en los últimos años a menos del 2% en promedio durante la presente administración.

La tercera línea estratégica es la modernización económica. Es decir, un sector público más eficiente para atender sus obligaciones legales y compromisos populares, contar con un aparato productivo más competitivo en el exterior, un sistema claro de reglas económicas que aliente la actividad productiva; la modernización económica incluye también innovación y adaptación tecnológica, nuevas modalidades en la organización del trabajo más competitividad, más dedicación en las áreas donde somos realmente eficientes.

Por otra parte, otro de los componentes centrales del programa económico es el proceso de desincorporación. Como parte del proceso de cambio estructural que el gobierno quiere llevar a cabo, continuando con la política del sexenio anterior, todas las dependencias públicas cabezas del sector tienen en sus planes proseguir con el esquema de desincorporación.

En México, el reto intelectual por lo que resta del presente siglo consiste en la necesidad de entrar en un periodo de renovación intelectual para lograr modificar sustancialmente la estructura conceptual básica sobre el orden social en lo económico, que puede influir primero sobre la toma de conciencia acerca de lo agobiante de la función del Estado en la economía y segundo, una vez alcanzado el éxito en esta empresa - pero no antes - reformar profundamente los procesos de adopción de decisiones políticas sobre los aspectos asignativos de los recursos económicos del país; es decir, reconsiderar las áreas de competencia del individuo o sector privado en la actividad económica.

Como se advierte, la iniciativa privada va por más: la participación en la toma de decisiones compartidas con el gobierno en materia política económica.

El análisis de las distintas interpretaciones e hipótesis acerca de las causas que determinaron la instrumentación de esta política permite inferir que son dos las razones de mayor peso. La primera se refiere a la necesidad gubernamental de recuperar lo que se ha denominado el control fiscal de la economía, o sea, su capacidad de control y orientación de los procesos económicos; a su vez, la segunda tiene que ver con la economía Política del modelo de desarrollo seguido por México, ya que parte de la necesidad de reestablecer la alianza entre sector público y la iniciativa privada dentro del sistema político mexicano.

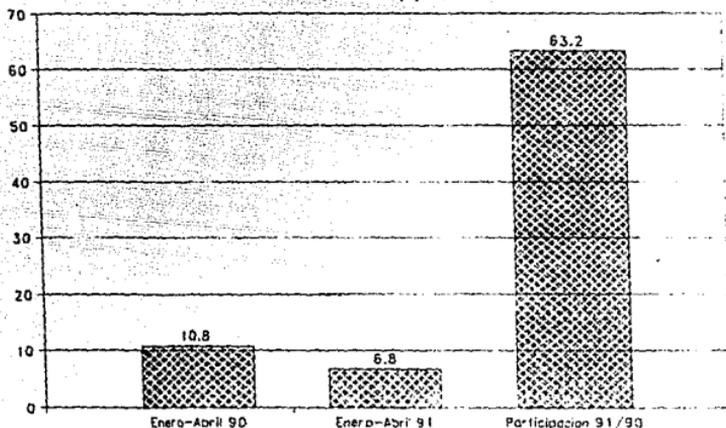
En lo que se refiere al PECE establecido como un acuerdo entre empresarios, sector obrero y el gobierno federal para hacer un esfuerzo común y disminuir la inflación mediante la liberación de los bienes y servicios más rezagados.

Se lograron avances considerables. Durante el periodo de Enero - Abril la inflación acumulada fue de 6.8% de la observada en el cuatrimestre de 1990. Este es el empeño por sanear las finanzas públicas que permite disminuir las presiones de la demanda. Además los diferentes sectores realizan esfuerzos para abatir la inflación concertando reducciones en los precios de sus bienes y servicios dentro del marco del programa de estabilización.⁷⁹

Los renglones que mayores aumentos registran son: vivienda 11%, educación 7.9% y salud 7.8%, el resto está por debajo del promedio general. La prórroga del PECE vigente hasta el 31 de Diciembre de 1991 permitió la reducción del desliz del tipo de cambio de 80 a 40 centavos en promedio por día. Debido al éxito de esta medida en convertir la inflación se pretende con ella hasta 1993.

79 Banco Nacional De México. Estudio Económico. pag. 392.

INFLACION ACUMULADA (Porcentaje)



Gráfica fuente: Depto. De Estudios Económicos de BANAMEX con datos del Banco de México, 1991.

Sin embargo, si bien es cierto que se ha reducido la inflación, también es cierto que las medidas del PECE durante finales de 1991 a la que va de 1992, muestran ciertas paradojas en sus resultados.

Una de las consecuencias más graves es el bajísimo nivel salarial que hoy padecen los trabajadores: de 1982 a la fecha el poder de compra del salario mínimo disminuyó 67% y los salarios medios de la industria y del sector público cayeron 40% respectivamente.

Y resulta preocupante que después de que el crecimiento económico y la investigación se han reactivado y corregido algunos de los desequilibrios económicos más agudos, el gobierno siga insistiendo en la contención salarial. Y más aún habiendo recurrido casi a un decenio al salvaje desarrollo de la explotación de la fuerza de trabajo vía reducción del salario y de sus prestaciones sociales para conseguir el saneamiento de las finanzas públicas, la disminución sustancial de la inflación, el desarrollo de la competitividad y en la acumulación del capital.

El hecho de que estas metas aparezcan nuevamente este año, por un lado constata que después de un decenio el aumento sistemático de los precios sigue constituyendo un serio problema, y por otro, augura más de la misma medicina de una política económica quien ya ha "probado su eficiencia" según se dice en los Lineamientos de Política Económica; haciendo del control salarial uno de los principales mecanismos para alcanzar sus objetivos básicos.

Asimismo, se manejará la política monetaria y crediticia como instrumento para abatir la inflación, limitando consecuentemente los créditos para la inversión y el consumo nacionales, otorgándole al capital extranjero un papel protagónico en la inversión total, motor del crecimiento económico.

Por otra parte, tras la invasión de Irak a Kuwait, la situación del endeudamiento mejoró gracias a que ésta fue aprovechada pues el substancial aumento en el precio del petróleo permitió que durante 1990 el país obtuviera importantes ingresos adicionales. Esta situación colocaría la balanza comercial muy cercana al equilibrio y daría al gobierno una mayor flexibilidad en el manejo de su actual política económica, no obstante que el efecto neto de la crisis petrolera fuera positivo para México, era de esperarse que las exportaciones no petroleras encontrarán cada vez más dificultades para mantener y mejorar sus niveles de crecimiento como reflejo de la debilidad de la economía estadounidense, debilidad que se habla acentuado después del aumento de los precios del petróleo. Por esta razón, era importante activar el mercado interno para que los efectos negativos de la crisis petrolera en la economía estadounidense no se mostraran tan duramente en la economía mexicana.

Asimismo, los ingresos adicionales por conceptos más altos en el petróleo permitieron aliviar momentáneamente los problemas económicos colocando al país en una situación muy saludable pues el déficit de cuenta corriente sería financiado por medio de la balanza de pagos, especialmente inversión extranjera directa, inversión extranjera en cartera y repatriación de capitales y permitiría emplear los ingresos no petroleros antes no esperados junto con los recursos provenientes de la venta de empresas paraestatales en el saneamiento de las finanzas públicas y de esta forma se reproducirían las tasas de interés, se activaría la inversión al mismo tiempo reduciendo la inflación.⁸⁰

Una línea política a seguir es la apertura a las inversiones extranjeras cuyo objetivo será atraer recursos, tecnología y capacidad de exportación.

Los primeros pasos a la apertura económica son primeramente, la firma de Tratado de Libre Comercio con la república de Chile, en que se garantiza tanto la apertura de los mercados como el otorgamiento de plazos de transición para evitar desbalances sectoriales.

80 Loc. Cit.

Por otra parte, este tratado reconoce el origen regional de las mercancías y asegura la equidad de transacciones. Asimismo se negocia el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, Canadá y México ante el cual nos encontramos con diferentes condiciones económicas y por lo cual tendrán que ser tratadas con mucha cautela las condiciones bajo las cuales se establezca.

Debido al hecho de que el programa de gobierno ha dado prioridad al abatimiento de la inflación el sector externo tendrá que competir, al menos en el corto plazo, sin la ventaja de la subvaluación o incluso tendrá que ser competitivo aun cuando el peso muestre cierto nivel de subvaluación. Es decir, en el esfuerzo global por colocar los precios cercanos a los internacionales, el sector exportador deberá buscar ventajas específicas de diferenciación o costos en sus productos y/o servicios y olvidarse de los antiguos subsidios macroeconómicos.

Alcances Y Perspectivas De F.F.C.C. Ante El TLC (ESTADOS UNIDOS, CANADA, MEXICO).

Los movimientos de la economía internacional y sus pasos para conformar bloques económicos, fenómeno que exige crecientes grados de integración, están abriendo espacios para una más estrecha concertación entre organismos sociales de sociedades diversas. Las medidas que emprende el gobierno estadounidense a fin de dar vida a un gran mercado continental constituyen en el caso latinoamericano el acicate para nuevas fórmulas de integración entre organismos sociales y políticos.

Sindicalistas, ecologistas, partidos políticos y organizaciones empresariales entre otros confluyen posiciones en pro y en contra de los acuerdos comerciales que se busca crear en el continente.

La firma de un tratado de libre comercio entre Estados Unidos Canadá y México representa un proceso de conformación de una región económica y del cúmulo de dificultades que ello entraña.

Estamos hablando de un mercado de más de 360 millones de personas aproximadamente. Y aunque la firma del TLC no daría por resultado la suma aritmética de las poblaciones y el producto, es necesario tomar en cuenta que el mercado a concretarse, el mercado norteamericano sería casi 3 veces mayor que el mercado japonés (123 millones) y también superaría al de la Comunidad Económica Europea (326 millones).⁸¹

⁸¹ AN.I.E.R.M. pag. 10.

Las asimetrías entre los 3 países no hacen de las negociaciones un proceso sencillo, los intereses en juego de los diversos sectores económicos y de los agentes productivos de cada nación jugarán algunas veces en contra del tratado o de alguno de sus aspectos.

El siguiente cuadro expresa las profundidades entre los tres países de Norteamérica:

	E. U.	Canadá	México
Población (millones)	247.3	26.3	81.4
PNB por habitante (dolares)	19.840	16.960	1.760
Tasa media anual 1980-88 (%)	2.1	2.3	-1.4
Tasa de Inflación promedio anual 1980.88 (%)	4.0	5.0	74.0
Exportaciones 1988 (miles de millones de dolares)	315.3	111.4	20.7
Importaciones 1988 (miles de millones de dolares)	458.7	112.2	18.9

Fuente: Banco Mundial, 1990. FMI y UNICEF, 1991.

El producto nacional por habitante de Canadá (16 mil 960 dls.) es casi 8 veces superior al de México (1,760 dls.) mientras que el de Estados Unidos es dos veces mayor (19,840 dls.).

Los niveles de inflación en la última década y aún en el año anterior también son de muy distinto orden de magnitud; en los 80 la tasa promedio anual fue de 4% en Estados Unidos, 5% en Canadá y 74% en México.

El volumen de comercio exterior también es notablemente más elevado en nuestros vecinos del norte, el de México es casi una quinta parte del de Canadá, a su vez representa en dólares una tercera parte del de Estados Unidos en exportaciones y una cuarta parte en importaciones lo que puede apreciarse en los dos últimos renglones del cuadro.⁸²

Las diferencias no sólo se dan en los grandes agregados macroeconómicos sino también en materia salarial y de productividad entre las empresas manufactureras canadienses, estadounidenses y mexicanas.

⁸² Banco Nacional de México, pag. 23.

La primera característica en común entre México y Canadá es que tanto para México como para Canadá el principal socio comercial es Estados Unidos, país con el que realizan alrededor de las tres cuartas partes de su intercambio comercial.

Fuera de eso, hay enormes diferencias y contrastes, no sólo en cuanto a grado de desarrollo, nivel de producto por habitante o evolución económica reciente, sino incluso en el propio terreno comercial y en el acceso de los productos de ambos países al mercado estadounidense.

Canadá es el primer socio comercial de Estados Unidos y representa el 24% del intercambio comercial de Estados Unidos, México es el tercero, después de Canadá y Japón, pero sólo significa 7% del comercio exterior estadounidense.⁸³

Intercambio Comercial(1990)	Export.	Import.
Comercio canadiense con México (millones de dolares canadienses)	603.1	1,698.4
Comercio canadiense con E.U. (millones de dolares canadienses)	97,930.0	87,914.3
Comercio mexicano con E.U. (millones de dolares estadounidenses)	23,276.9	20,633.3

Fuente: Hart, MA. Northamerican Free Trade Agreement. 1990.

Para Canadá las ventajas de acceder al mercado mexicano no derivan tanto del flujo actual de comercio e inversiones, sino de las perspectivas.

Un acuerdo entre México y Estados Unidos que dejara fuera a Canadá implicaría dejar a este último país en desventaja frente al comercio y flujos de inversión estadounidenses.

Si Canadá no puede acceder a un mayor mercado mexicano sufrirá dos tipos de consecuencias negativas; no podría expandir sus exportaciones y se vería enfrentado a la competencia productiva de los productos mexicanos derivada de los bajos costos laborales. Todo ello puede traducirse en una desviación hacia nuestro país del comercio que actualmente sostiene Estados Unidos con Canadá.

⁸³ ANIERM, pag. 15.

Por otra parte, los posibles beneficios de la participación canadiense en un acuerdo trilateral destacan las ventajas comparativas de Canadá en mano de obra altamente calificada y las posibilidades de beneficiarse con la expansión de las industrias de servicios y de alta tecnología en un acuerdo de libre comercio. Canadá también tiene una posición envidiable en materia de telecomunicaciones y obras de ingeniería civil.

Finalmente, los empresarios canadienses podrían obtener materias primas baratas, lo que a su vez mejoraría su capacidad competitiva.

La firma del tratado norteamericano de libre comercio plantea una situación muy interesante pero sumamente peligrosa para los países chicos vecinos de Estados Unidos. Entre las sorpresas podrían estar la grave afectación de las empresas pequeñas y medianas, el uso de represalias comerciales y la aplicación de injustas medidas antidumping durante la negociación.

Un ejemplo de ello es el análisis realizado por participantes del coloquio México Canadá dio a conocer sus experiencias en el tratado bilateral con Estados Unidos. Primeramente hablaban de una pérdida de cien mil fuentes de trabajo, su país enfrentaba un crecimiento económico cercano a cero, lo que originó una situación recesiva y estaba acabando con sectores manufactureros completos.⁸⁴

Asimismo, su país ahora debía exportar enormes recursos no renovables a Estados Unidos.

La exportación de energía es obligatoria. El artículo 904 del acuerdo bilateral obliga a Canadá a mantener su cuota de exportación de petróleo, incluido tipo y calidad de los últimos tres años, pese a que se declarará una situación de emergencia nacional.⁸⁵

Por otra parte, hablan de la disminución de las facultades del gobierno canadiense para decidir sobre subsidios y apoyos sociales a la población de compras masivas de empresas canadienses por inversionistas estadounidenses mientras de Estados Unidos a Canadá llega el 70% de la inversión externa, de Canadá a Estados Unidos apenas el 7.6, y de sometimiento de las empresas canadienses a tribunales extranjeros.

84 Loc. Cit. pag. 16.

85 Hernández, Francisco. La Jornada, "La Trilateral, México, Estados Unidos, Canadá", pag. 29.

Lo cierto es que ante la posibilidad de la firma de este acuerdo de Libre Comercio, Canadá no permitirá que México obtenga ventajas que el no tuvo y por otro lado es importante que si este tratado se lleva a efecto se tome en consideración la recesión que Estados Unidos enfrenta y la clase de ventajas que buscará obtener debido a esta situación.

Otro punto que debe considerarse también es la falsa idea de que a los ojos del mundo desarrollado están puestos en nuestro país. En primer lugar, porque las corrientes de fondos se dan entre países con monedas fuertes, fortaleza que es reflejo de la de sus economías, y con bajos intereses. Casi siempre estos países se posan para aprovechar una oportunidad y emprenden el vuelo apenas realizadas las ganancias. En segundo, hay muchas naciones sedientas de recursos. Aparte cuestiones políticas, pero sin ocultar su trascendencia, algunos apenas inician un camino que culmina con la confianza de los inversionistas y acreedores potenciales, camino consistente en ajuste macroeconómico convertibilidad cambiaria, libre mercado, reformas administrativas y legales, saneamiento de finanzas públicas, abatimiento de la inflación, crecimiento y arraigo de los capitales propios. La apertura fracasa si no se consigue la estabilidad, se desarrolla el mercado interno y se imprimen cambios definitivos. Por no haber eliminado estos defectos, algunos países y bloques comerciales regionales tienen posibilidades limitadas.

Las negociaciones entre México Canadá y Estados Unidos provocarán que los otros países se muevan más rápidamente, porque aquellas determinarán la fórmula que será muy compleja porque integrará a economías muy diversas.

Un ejemplo de ello es el anuncio de la creación de una región de libre comercio con Centroamérica. Con Costa Rica se está iniciando una negociación bilateral, con Chile se está negociando un acuerdo bilateral en el marco de la ALADI, con fijación arancelaria máxima y desgravación en el tiempo; con Venezuela y Colombia se está buscando un esquema parecido al de Chile y otros países de América Latina se encamina a integrantes subregionales.

Este tipo de concertaciones tiene también repercusiones inciertas a nivel de los gobiernos. Los tiempos exigen grados de concertación de un nuevo tipo entre los núcleos dirigentes de los países.

Los cambios de la situación internacional plantean modificaciones a nociones que suponíamos estáticas, como las de las esferas en que debe desarrollarse la actividad política, los límites de discusión de un proyecto nacional de desarrollo e incluso el de soberanía.

Hoy es común que las discusiones nacionales se trasladen a otros países y a organismos internacionales. La apertura de fronteras en el plano económico alcanza también expresiones

en el campo político. La globalización de la economía, la interdependencia y las nuevas formas de regionalización de mercados y de integración están generando cambios en la política internacional, y muchos espacios políticos que hasta hace algún tiempo se suponían propiedad de Estados y gobiernos tiendan hoy a diluir sus límites.

Sin embargo, las condiciones tan desiguales en que se encuentra nuestro país entre Estados Unidos y Canadá la competitividad se vuelve un objeto crucial, el único que permitirá al aparato productivo del país transitar por lo menos sin fracturas considerables, por este proceso de liberalización comercial y de formación de bloques.

Tendrán que crearse las condiciones suficientes de competitividad para las industrias nacionales en los mercados exteriores.

Para las empresas nacionales el principal problema y obstáculo, sobre todo para los pequeños y medianos industriales ante la competencia del extranjero, será el financiamiento, el cual sigue siendo caro, escaso y de difícil acceso.

Algunas empresas ya están tratando de cambiar su posición competitiva, mientras que otras no hacen nada, cambian de giro o se disponen al cierre de sus empresas.

Para poder solucionar este cuello de botella se han propuesto algunas vías para lograr el acceso al Crédito que podrían ser factibles como, la negociación en bloque, es decir, la agrupación de industriales para solicitar financiamiento y lograr convenios en paquete, en segundo, el fenómeno de las uniones de crédito, en tercero, revivir los fónicos (fondos para el fomento para la microindustria), los cuales jugarían el papel de aval; en cuarto el fomento a las sociedades de inversión, y por último, la posibilidad de apoyar a algunas empresas para que coticen en bolsa.⁸⁶

Este es el caso de una de las industrias que necesita mayor apoyo para enfrentar el Tratado de Libre Comercio, Ferrocarriles Nacionales. Si bien es cierto que como rama estratégica de nuestra nación no puede privatizarse, si es primordial que si el Estado no proporciona el apoyo, la iniciativa privada adquiera además de su participación tradicional como usuario, la posibilidad de aplicar parte de sus inversiones en la compra de maquinaria, el arrendamiento y adquisición de equipo de arrastre y la organización de sus tráficos y sus embarques de tal manera que puedan integrarse trenes de mayor longitud a los que normalmente se tienen programados y sin necesidad de desarmarlos en puntos intermedios, sino entregar la carga en destinos directos.

86 Barranco, Alberto. La Jornada, "Wilson: El TLC no impedirá el intercambio con otros países", pag. 43.

Esto implica una ventaja para los productores en el plano de las exportaciones. Así, se tiene prevista la posibilidad de que los inversionistas hagan ampliaciones en sus espuelas, en la modernización de sus maniobras y la construcción de grandes terminales interiores vinculadas con los puertos marítimos y los puertos fronterizos.

En este sentido está considerada la construcción de los denominados ferropuertos, que son grandes instalaciones dotadas de patios de vías para tener capacidad de recibir trenes unitarios de hasta 45 unidades para ser descargadas en periodos de tiempo.

Concluyendo podemos afirmar que lo que se propuso la Revolución Mexicana no únicamente fue derrocar una dictadura que impedía la movilidad social y política de los mexicanos, sino instaurar los derechos sociales que fueron la aportación original. Hay que añadir sin embargo, que los revolucionarios nunca abandonaron la idea de hacer posible, a un tiempo, con las libertades y seguridades colectivas la libertad de cada individuo. De ahí sus rasgos peculiares; movimiento de cambio, pero no ruptura total con el pasado. En más de un sentido, la Revolución fue también una reestructuración de la aspiración a la democracia y de las libertades que ya habían logrado de modo incipiente los hombres del siglo XIX.

Lo que el Estado mexicano así concebido se propuso fue garantizar la capacidad de decidir y conducir el modo de vida propio, sin ninguna instancia por encima de los mexicanos en su conjunto, pues todos formamos parte del Estado.

Sin embargo, tanto el Estado como las modalidades de los gobiernos han cambiado debido a diversos factores entre otros la creciente interdependencia con otros países, con las nuevas necesidades del país, el Estado no es estático, pero sí debe permanecer en cuanto a proporcionar a la sociedad que es parte del mismo, de lo necesario para cambiar y desarrollarse favorablemente.

Por lo que respecta a las empresas paraestatales, es apremiante su reestructuración, ya no pueden continuar con sus mismos sistemas porque ya no son eficientes, deben modernizarse en todos sus sectores.

En cuanto a su intervención en las empresas e instituciones podemos decir que su función benefactora durante sus inicios funcionó y proporcionó lo debido a sus ciudadanos, pero creció desmesuradamente hasta no permitir o continuar con la función que proporcionaba a dichas instituciones, decayeron por la debastadora intervención del Estado, tenía tanto que no sabía como manejarlo. No obstante, no debe delegarse de ninguna de sus funciones en las áreas estratégicas, solo debe desligarse de las que no lo son y así proporcionar realmente un apoyo a las más importantes, porque así lo requiere el contexto que vive actualmente el país, se

necesita financiamiento en muchas empresas, y el Estado no puede proporcionarlo porque hay que atraer inversiones a las empresas no estratégicas y apoyar a las que si lo son, pero sin permitir que la iniciativa privada las dirija para evitar que pierdan su función social.

Sin duda alguna el país no puede rezagarse ante los sucesos y cambios internacionales, la política del régimen Salinista pretende dar un giro al país, pero primero había que eliminar algunas facetas negativas por lo que se estableció el PECE con el cual se logró reducir la inflación, sin embargo, este plan ya no es funcional ya cumplió con su fin y ahora debe buscarse otra salida.

Un cambio más fuerte fue la venta de varias paraestatales junto con la reestructuración de varias de ellas. Si bien es cierto que fue buena de algunas de las empresas porque ya eran muy deficientes no fue bueno el privatizar una empresa estratégica como Telmex, por otro lado, siguen vendiéndose empresas para dar una apertura a la economía y permitir la inversión en nuestro país, pero lo que es un hecho es que las inversiones tendrán que ser limitadas puesto que no puede entregarse las riendas de la economía a la iniciativa privada, de otra manera el Estado perdería su función rectora.

Por último, podemos decir que la creación de colaboración está volviendo cada día más tangible la idea de la unión continental.

México se integrará a estos acuerdos primeramente con Chile con quien ya firmó uno de cooperación económica y posteriormente, con Estados Unidos y Canadá el TLC, el cual no será nada fácil para nuestro país dadas las diferencias tan grandes de nuestra economía con respecto a la de esos países, no solo somos diferentes en cuanto a recursos, sino a la capacidad de competir. Nuestro país por otra parte, no compra casi nada a esos países y vende menos de lo que compra, no somos buenos competidores entre otras cosas por el ingreso per capita, ni real ni potencial, no solo por un ingreso per capita muy bajo, sino porque el poder adquisitivo de los mexicanos, lejos de aumentar ha disminuido.

El tratado llevará a una mayor dolarización de la economía, ya que el aperturismo mexicano casi no ha tenido medida y depende de los flujos de divisas del extranjero, mientras nuestra cuenta corriente va adquiriendo un déficit de carácter estructural. La vulnerabilidad de toda la economía no ha sido resuelta con la apertura comercial pues México requiere de grandes importaciones para lograr el crecimiento de su economía sin que por ello se produzcan notorios avances en cuanto a su expansión del mercado interno.

Esto generará problemas en tanto se redefinen los territorios políticos que quedarán reservados a los Estados nacionales. Pero la apertura de fronteras económicas y la mayor

interdependencia de los procesos económicos obligará a los gobiernos a tener que abrir territorios políticos que en la situación anterior se concebían como asuntos cerrados.

La concertación de organismos sociales y gobiernos y el hacer política nacional fuera de las fronteras es una expresión de la internacionalización de la política. La firma del Tratado de Libre Comercio tendrá repercusiones como esta, por lo que habrá que conducirse con cautela y realizar esfuerzos grandes para no empeorar la condición política y económica de nuestro país.

CONCLUSIONES

Una vez que hemos analizado los antecedentes del sistema ferroviario podemos decir que desde que se estableció este sistema de transporte en México apoyado en capitales extranjeros, principalmente estadounidenses, estos repercutieron en dos aspectos fundamentales del desarrollo del país. En primer lugar fomentó como nunca antes, las integraciones nacionales, el desarrollo comercial interno y, de hecho facilitó la aparición de ciudades industriales relativamente alejadas de los centros de producción de materias primas como concentradoras de insumos y elaboradoras de productos acabados (esto fue particularmente cierto para los desarrollos de la industria metal-mecánica). También propició el movimiento de personas que aunque fuera siguiendo moldes rígidos ocurrió a un nivel no conocido antes. En segundo lugar, ayudaron a fortalecer el régimen político mexicano ayudando a legitimar y fortalecer la imagen política que actuaba como benefactor de las clases populares, proporcionándoles un servicio seguro y eficiente, permitiendo asimismo la reducción del desempleo y subempleo de la fuerza de trabajo.

Durante el porfiriato, época en la que el sistema ferroviario logró su máximo desarrollo, se percibieron enormes capitales, sin embargo estos fueron sacados nuevamente del país por ser en su mayoría extranjeros, asimismo, se otorgaron concesiones sin consideración alguna, razones por las cuales se estableció una mayor organización, lo que representaba restringir las concesiones ferroviarias, como un compromiso del régimen en el sentido de asegurar que el nuevo sistema de transporte pudiera seguir desempeñando el papel de motor principal para el crecimiento económico nacional.

Después de analizar aspectos como la infraestructura y su sistema administrativo, podemos concluir que manifiestan requerir importantes acciones para colocar el ferrocarril en posición de competir con los demás medios de transporte a la luz del comercio moderno.

La infraestructura requiere acciones en vía, principalmente en aspectos de riel, durmiente, conexiones y señalización. Por otra parte no debe olvidarse que muchas de esas vías han sido construidas con criterios tecnológicos diferentes a las actuales, por lo que en materia de terracerfas y uso de materiales existen deficiencias fundamentales que han de ser corregidas en raíz, y a las que no basta un cambio en la superestructura de vía.

En materia de operación, destaca la necesidad de mejorar la circulación de los trenes, establecer más trenes unitarios, correr trenes de carga con itinerario fijo, aprovechar cumplidamente las obras de señalización que se emprendan y mejorar la operación de los patios, dotando algunos de ellos de instalaciones para el manejo de carga contenerizada. En este rubro, será fundamental lo que se haga en materia de mantenimiento y reparación de locomotoras y carros.

En el ámbito administrativo, la empresa presenta deficiencias muy grandes, además de todo esto se trabaja con programas muy atrasados que es necesario actualizar por lo que los ferrocarriles mexicanos se beneficiarán de todo lo que se logre en materia de decisión directiva, capacitación de personal a todos los niveles, tecnificación del personal de decisión, dignificación de imagen y ambiente de trabajo y descentralización administrativa.

En cuanto al sindicato existente en la empresa, podemos decir que ha perdido funcionalidad, posiblemente en un principio sirvió a los trabajadores como un respaldo para defender sus derechos apoyándose en el Contrato Colectivo de Trabajo y la Ley Orgánica, pero ya se ha viciado y lo mismo que la administración debe ser modificado.

Si buscamos una respuesta, encontramos que la mala capacitación y bajos estudios, en algunas ocasiones nulos, han establecido esta situación y mientras no se les permita una superación profesional no podrán exigir sus derechos como trabajadores de la empresa, y por otro lado debe existir una mejor comunicación entre supervisores y subordinados, lo que permitirá que se aproveche mejor la capacidad de trabajo.

Otro punto que debe considerarse es que debe hacerse sentir al trabajador la libertad de expresar su opinión sin preocuparse de las consecuencias negativas, también deben delegarse funciones donde sienta que tiene una responsabilidad importante, esto le dará confianza en sí mismo y lo impulsará a tener un trabajo más perfeccionista.

Ferrocarriles Nacionales al igual que otros sistemas de transporte cumplen con un fin social, integrar centros económicos, comunicar poblados y facilitar a los usuarios un transporte económico. Sin embargo, su función se complementa a otros transportes para desarrollar un traslado completo de personas y mercancías, lo que comúnmente llamamos transporte multimodal.

Si bien parece superada la idea de que cada medio de transporte tiene un campo de competencia específico y un área de excelencia preferente, también es cierto que el comercio moderno no desecha a ningún medio en un lugar determinado y para un trabajo específico. Lo que parece suceder hoy es que cada cadena de transporte debe organizarse de manera apropiada a sus necesidades. En este diseño, todos los medios de transporte deben ser considerados en un análisis multimodal.

En esta tremenda integración de los medios de transporte tiene el ferrocarril su reto, pero también su oportunidad. Lo necesario es que se entre a la competencia con agresividad empresarial y sin limitaciones autoimpuestas por frases hechas que le indiquen que carga debe usar o a que distancia debe llevarla.

En el 4º capítulo cabe señalar que el sistema ferroviario forma parte de las empresas estratégicas de la Nación por el carácter social que representa y por el apoyo que proporciona a la economía nacional integrándola, por lo que será necesario ayudarla con otros recursos como los privados y permitiendo inversiones que en este caso se requiere que sean muy elevadas y que se obliga a un aprovechamiento acucioso de lo ya construido, modificándolo sólo en lo indispensable. Cualquier nuevo proyecto de envergadura deberá considerar el servicio social y comercial de la obra como dato esencial y deberá llevarse con cautela la aceptación de inversiones para evitar que esta empresa estratégica pierda su función social.

Para desarrollar el papel rector de la economía se encuentra el Estado quien posee un papel impersonal sobre las fuerzas que mueven su desempeño, su rectoría debe cumplirse es cuanto a objetivos, plazos, prioridades y condiciones de la industrialización y que por otra parte debe vigilar que empresas como esta, cumplan con el fin social para el que fueron creadas.

Su función debe permanecer, pero sin ser tan minuciosa y paralizante, algo que ha ocurrido con muchas empresas que ya han sido privatizadas. Ferrocarriles Nacionales es una empresa subsidiada por el Estado, quien no ha hecho mucho por ella, no solo no le ha proporcionado los recursos necesarios sino que no ha modernizado su organización y sistemas de trabajo.

Entre los fines del ferrocarril se encuentra la integración económica, contribuye a la estructura de los procesos de expansión industrial, urbanización y la ubicación de actividades económicas. Por otra parte, también apoya al comercio exterior permitiendo el traslado de grandes cargas con diferentes características y particularidades ya que estas son transportadas en carros especiales adecuados a cada tipo de producto transportado.

No obstante, los resultados de la investigación, la competencia del ferrocarril con el autotransporte ha ganado terreno en cuanto a que es un transporte rápido, pero el ferrocarril cuenta con ventajas como la que tiene en el movimiento de carga, es más eficiente que la carretera en cuanto al uso de mano de obra. El promedio de toneladas netas por tren es de alrededor de 1,500, las cuales son manejadas por una tripulación de 6 elementos, es decir una productividad directa por puesto de 250 toneladas. En cambio en el caso del autotransporte, en el mejor de los casos, tratándose de los remolques más grandes, se requiere de un operario por cada 30 toneladas, es decir casi 8 veces menos que el ferrocarril. En el transporte de pasajeros la ventaja no es tan evidente. Un autobús requiere de un operario por cada 40 pasajeros, en tanto que un tren de pasajeros, con 300 o 350 de ellos, lleva una tripulación de 6 personas, lo que equivale a 50 o 60 pasajeros por hombre ocupado.

Por otra parte tiene una capacidad superior a la del autotransporte en cuanto a carga, en el sistema Ferroviario Mexicano la carga máxima autorizada, en las líneas que no tienen restricciones de riel o baja resistencia de los puentes, es de 27.2 toneladas por eje, en tanto

que en la red carretera, los pavimentos son diseñados para soportar hasta 14 toneladas por eje. En cuanto a inversiones iniciales en equipo tractivo para es servicio de carga, y de arrastre es tres a cuatro veces menor en el ferrocarril que en la carretera.

Del 5º capitulo puedo concluir que el subsector ferroviario se encuentra en uno de sus peores momentos, que a través del tiempo en la búsqueda de una modernización del país se han dado algunos logros, pero desafortunadamente los ferrocarriles no han formado parte de ellos, el apoyo que han recibido ha sido paulatino y muy esporádico, en algunas ocasiones este ha dependido de la modalidad del régimen político o de las necesidades más apremiantes del país.

Dentro de los cambios realizados por las dos últimas administraciones, se encuentra la reestructuración paraestatal, en algunos casos y la privatización de empresas en la mayoría como parte de la política económica Salinista de modernización.

Sin embargo, no considero la privatización como una panacea de los males de las empresas paraestatales como lo es el caso de Ferrocarriles, ciertamente se requieren, cambios pero estos pueden ser estructurales laborales, financieros, etc.

La profunda transformación de todo orden que ha enfrentado el mundo obliga a un cambio de visión y actitud. Esto es, la economía global que se ha definido y conformado por la articulación de las diversas economías sea cual fuere su forma de organización económica política y social, y no puede ser entendida si nuestra visión se circunscribe solo a los marcos nacionales y mucho menos si nuestras acciones se acotan es esos linderos. Para hacer frente a la globalización económica, Ferrocarriles tiene que sufrir obligadamente los cambios.

Ante la firma del TLC que como ya se demostró no tenemos ventaja alguna, tenemos que asumir la responsabilidad de dar calidad y precio, para lo que no hay salida que no sea la de perfeccionarnos.

Las perspectivas de Ferrocarriles no son muy alentadoras, si esta empresa no es transformada desde sus bases, pasará a formar parte del consumo doméstico, si se transforma será con apoyo de recursos económicos privados nacionales o extranjeros y dadas las líneas centrales de la nueva política económica del país no sería muy difícil pensar en la privatización lo que representaría posiblemente la integración de nuestros ferrocarriles con los de Estados Unidos.

BIBLIOGRAFIA

LIBROS.

Anguiano, Arturo. El Estado en la Política Obrera del Cardenismo.
México 1976, Ed. ERA.

Bazán, Gerardo. Transporte y Energía en México.
México 1988, Ed. FCE.

Calderón, Federico R.. La Vida Económica.
México 1989, Ed. Hermes.

Caplan, Marcos. Derecho Económico Internacional.
México 1978, Ed. FCE.

Coatsworth H., John. El Impacto de los Ferrocarriles en el porfirato.
México 1984, Ed. ERA.

Francisco, Cholívis. Función del Estado en la Economía.
Buenos Aires 193, Ed. Bibliográfica Argentina.

De Gallana, Thomas. Dictionnaire Des Découvertes Scientifiques.
Paris 1973, Ed. LAROUSSE.

Díaz Godínez, Norma. Antología de Comunicaciones y Transportes.
México 1986, Ed. U.N.A.M.

F.F.C.C., Breve Baseña Histórica de los Ferrocarriles Mexicanos.
México 1989, Ed. FNM.

F.F.C.C., Plan de Largo Plazo y Programa de los Ferrocarriles 1989-1994.
México 1989, Ed. FNM.

F.F.C.C., Plan Preliminar y Programa de los Ferrocarriles Nacionales de México.

México 1989, Ed. FNM.

González Pedrero, Enrique. La Reforma del Estado en México.

México 1990, Ed. Cultura.

Instituto de Capacitación Ferrocarrilera, La Organización del Sistema Ferrovionario Nacional.

México 1990, Ed. FNM.

Macías Méndez, José Luis. Tendencias Actuales de la Formación Sindical en México.

Ed. J. Balleca y Cia..

Martínez Viveros, Juan. Riel Tendido, Gerencia de Vías y Estructuras.

México 1986, Ed. FNM.

Mayer, Lorenzo. Nuestro México Inicio del Siglo.

México 1983, Ed. U.N.A.M

N. Rodea, Marcelo. Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero.

México 1986, Ed. Nueva Praxis.

Ojeda, Mario. El Surgimiento de una Política Exterior Activa.

México 1986, Ed. SEP.

Pletcher, David. Campo de Inversiones Norteamericanas.

México 1953, Ed. EDESA.

Prebisch, Raúl. Hacia una Dinámica del Desarrollo Latinoamericano.

México 1963, Ed. EDESA.

Robertson Ross, M., History of the American Economy.

N.Y. 1955 Ed. J.A.H. Hasbroock.

Teitez Pizarro, Mariano. Breve Reseña Histórica de los Ferrocarriles Mexicanos.

México 1987, Ed. Manufacturas Lusag, S.A.

DOCUMENTOS OFICIALES.

Asociación Mexicana de Ingeniería de Transporte, A.C., Memoria, III Seminario y Exposición Internacional, *"El Transporte Integral de Carga ante el reto de la Globalización Económica y el Tratado de Libre Comercio"*, México 1992.

BANAMEX, Estudio Económico, No. 10, México 1991.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

México 1991, Ed. Porrúa.

De la Madrid, Miguel. Reestructuración del Sector Paraestatal.

No.IV, México 1988, Ed. FCE.

F.F.C.C., Contrato Colectivo de Trabajo.

México 1989, Ed. FNM.

F.F.C.C., Ley Orgánica.

México 1985, Ed. FNM.

Franco Guerrero, Jesús. Reporte Final de la Comisión de Empresas Públicas.

México 1983, Ed. PRI.

Salinas de Gortari, Carlos. Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988.

México 1983, Ed. SPP, Talleres Gráficos de la Nación.

REVISTAS ESPECIALIZADAS.

Cepeda Neri, Alvaro. "En la Modernización",
Jornada Semanal. No. 105, México 1991.

F.F.C.C., Serie Estadísticas,
México 1991, Ed. FNM.

Finol, Zita. "El Milagro del Jaguar",
Puertos. No. 412, año 44, vol. XXXVII, Julio 1990.

Shorer García, Julio. "El Gobierno se deshace de todo lo que puede y desnacionalizarse el país"
Proceso, No. 676, México 1989.

Márquez Heine, Luis Antonio. "Avanza en las negociaciones del TLC con Canadá y Estados Unidos",
A.N.I.E.R.M., No. 107, Año 2, Octubre 1984.

Martínez Cortés, José Ignacio. "La Nueva Etapa del Comercio Exterior Mexicano",
A.N.I.E.R.M., No.5, Año 9, Vol.XXIV, Octubre 1991.

Tamayo, Jorge. "Las Entidades Paraestatales en México",
Revista de la Facultad Económica de la U.N.A.M. No. 182, Vol. XLVI, México 1987.