



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**  
**MAESTRÍA EN ESTUDIOS MEXICO ESTADOS UNIDOS**  
**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ACATLÁN**

---

**LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE MÉXICO Y  
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, IMPACTO LABORAL BAJO EL  
MARCO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL  
NORTE (TLCAN)**

**T E S I S**

**QUE PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:**

**MAESTRO EN ESTUDIOS MÉXICO-ESTADOS UNIDOS**

**P R E S E N T A**

**OMAR PÉREZ CANO**

**ASESORA: DRA. ADELINA QUINTERO SÁNCHEZ / FCPyS, UNAM**

**NAUCALPAN, EDO. DE MÉXICO 2022**

---



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



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

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

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

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

# Los trabajadores ferrocarrileros de México y Estados Unidos de América, impacto laboral bajo el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)

---

## Índice

<b>Introducción</b>	1
<b>Capítulo I</b>	
<b>1. Antecedentes del Ferrocarril en México y Estados Unidos.</b>	4
1.2 Transporte ferroviario, en México 1850-1908	13
1.3 Reconstrucción y expropiación 1910-1937	18
1.4 Modernización, crecimiento y deterioro 1940-1990	20
1.5 Cambio Estructural y Privatización 1991-1995	21
1.6 El Ferrocarril en Estados Unidos de Norteamérica	30
1.7 Características del sistema ferroviario	36
<b>Capítulo II</b>	
<b>2. Trabajadores ferrocarrileros mexicanos. Condiciones laborales y TLCAN.</b>	59
2.1 La política económica de Apertura y el TLCAN (1982-1994)	46
2.1.2. Gobiernos de México y cambios estructurales 1988-2000	50
2.1.3 Neoliberalismo y gobiernos de 2000-2018 ( <b>este punto no puede ser solo uno</b> )	
2.2 Globalización, TLCAN y cambios en el mercado laboral	67
2.2.1 El sector ferroviario en México y el TLCAN.	68
2.2.2 Concesiones y asignatarios del Servicio Ferroviario de México.	87
2.2.1 Los acuerdos paralelos del TLCAN	93
2.2.1.1 Acuerdo de Cooperación Laboral	94
2.3 Impactos en las relaciones de trabajo	99
2.3.1 Fuerza de trabajo y sindicalismo	100
2.3.2 Mano de obra y TLCAN	101
2.3.3 Cruces con vías de ferrocarril entre México y Estados Unidos	
<b>Capítulo III</b>	
<b>3. Trabajadores ferrocarrileros de E.U.A.</b>	131
3.1. La política económica de E.U.A. y el TLCAN	131
3.1.1. Empleos y salarios	136
3.1.2 Principales ferrocarriles de Estados Unidos	146
3.1.3. <b>Cruces con vías de ferrocarril entre México y Estados Unidos</b>	1?
<b>3.2 Globalización, TLCAN y cambios en el mercado laboral</b>	151

3.2.1. Impacto en las relaciones laborales y TLCAN	153
3.2.2. Los derechos laborales y sindicación	154
3.2.3. Impacto laboral en los trabajadores ferrocarrileros de E.U.A.	158
3.2.4. Empleados sindicalizados en los E.U.A.	165
3.2.5. Beneficios para empleados sindicalizados en los E.U.A	167
3.2.6. Jubilación ferroviaria en E.U.A.	173
3.2.7 La RRB y el Fideicomiso Nacional de Inversión de Jubilación Ferroviaria	
Conclusiones y propuestas	214
Fuentes de Consulta	217

## INTRODUCCIÓN

Los tratados comerciales han incidido en los destinos de las economías de diversos países que se interrelacionan en el plano geopolítico y se cristaliza en la economía, razón suficiente para abordar en este trabajo los impactos más significativos que generó la implementación del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, en el primer capítulo se muestra el antecedente histórico de los ferrocarriles en el mundo, en México y en Estados Unidos, en el cual se expone los inicios, evolución y algunos aspectos técnicos, señalando puntos relevantes en el plano económico, el desarrollo regional y nacional que se generó en estados Unidos y en México.

En el segundo apartado, se realiza una travesía por la política de los diversos gobiernos desde que se firmó el TLCAN, aludiendo los cambios estructurales que se llevaron a cabo en cada periodo de gobierno para armonizar y acomodar la estructura económica con el tratado comercial, es decir desde 1994 hasta 2018, se mencionan las acciones más significativas realizadas por cada gobierno durante éste periodo; la relación comercial México-Estados Unidos, el ingreso al GATT, a la OMC, el viraje a una política de un estado menos participativo, ni solidario con la sociedad, la desincorporación de empresas paraestatales, en ésta exposición se hace énfasis en los cambios en la legislación, administración y política ferroviaria específicamente en el sistema de ferrocarriles de México. Igualmente se aborda la situación de Estados Unidos, que confirmó la política de supremacía imperialista en la zona de Norteamérica, se manifiesta lo que sucedió con los ferrocarriles estadounidenses, los cuales no tuvieron el mismo comportamiento que los de México.

Finalmente en el último capitulado, se analiza el TLCAN con la óptica de medir los impactos que tuvo la mano de obra ferrocarrilera en México y en Estados Unidos, con la intención de comparar las afectaciones o beneficios para cada una de las partes, el tratado que de acuerdo a sus objetivos se pretendió mejorar las condiciones de trabajo y los niveles de vida en territorio de cada una de las partes; el enfoque es bajo la vertiente laboral de los trabajadores ferrocarrileros en México y en EUA, que derivó

en una insuficiente atención a las necesidades de los trabajadores, de la región gestando desplazamientos del número de trabajadores, salarios, prestaciones y sindicalización.

## CAPITULO I

### 1. Antecedentes del ferrocarril en México y en Estados Unidos

#### 1.1. El ferrocarril en el mundo

En éste apartado se tiene la finalidad de señalar la importancia de éste medio de transporte, que ha tenido en la economía, en la geopolítica, movimientos sociales, luchas armadas, gestando en la mayoría de los casos progreso y bienestar en el mundo.

El ferrocarril es un transporte muy significativo en la vida del ser humano, desde su invención hasta la actualidad forma parte de los grandes medios de movilidad, para personas, semovientes, materiales y mercancías, que son un engranaje en la economía de los países. Por esta razón es importante marcar el proceso de evolución que ha tenido este medio de transporte, y los efectos multiplicadores en la economía de diversas regiones del mundo.

El concepto de Ferrocarril proviene de la etimología de formar el prefijo “ferro” del latín “ferrum” hierro y del sustantivo “carril”.<sup>1</sup> El ferrocarril es un medio de transporte terrestre que se desplaza sobre rieles de acero de cualquier tipo, y son extendidos mediante un ancho o separación nombrada escantillón, que tiene una longitud de 1.435 metros, en forma de dos barras paralelas sobre una superficie terrestre, fijadas a barras de cemento o madera nombradas durmientes, que conforman un camino o vía férrea, en la cual circulan trenes de diversos tipos, desde el tradicional de diésel o eléctrico, igualmente se considera al monorraíl y el maglev (que funciona mediante la levitación magnética).

El transporte mediante rieles comenzó en Grecia, y se le nombraba diolkos, estaba diseñado para cruzar embarcaciones en la región del istmo de Corintio, elaborado con

---

<sup>1</sup> Diccionario Enciclopédico Vox 1, Ed. S.L. Larousse 2009.

vías de piedra, operó del siglo VII a. C. hasta el siglo I d. C.<sup>2</sup>. Durante 600 años funcionaron como vías de transporte, las plataformas eran empujadas y guiadas por esclavos y mediante hendiduras excavadas sobre la piedra. Los rieles eran eficaces y funcionaron durante 600 años, para transportar diferentes tipos de carga pesada de forma continua y barata. Las plataformas eran empujadas por esclavos y guiadas por hendiduras excavadas sobre la piedra.

En el lapso de la Revolución Industrial, el británico Richard Trevithick<sup>3</sup> inventó la primera locomotora a vapor en 1804, en consecuencia el transporte mediante rieles y tuvo un gran crecimiento en el mundo; el motor de vapor sustituyó la fuerza animal, con lo cual se redujeron los costos y tiempos para la movilidad de productos y personas. Trevithick (nació el 13 de abril de 1771 en Illogan Cornwall Inglaterra y falleció el 22 de abril de 1833 en Dartford Kent)<sup>4</sup>. Esto fue derivado de la observación del trabajo en las minas, por lo que el ingeniero británico ideó la primera locomotora de vapor que se desplazaba por rieles. Cuatro años después realizó la presentación del nuevo vehículo, formado por una locomotora que arrastraba una vagoneta a lo largo de un corto recorrido.

En la Edad Media (siglos V-XI).<sup>5</sup> reaparecieron los ferrocarriles; el cardenal Matthäus Lang en el año de 1515 describe un funicular (vehículo arrastrado por un cable), en el castillo de Hohensalzburg, Austria, llamado "Reisszug".

La línea utilizaba carriles de madera y era accionada por una cuerda de cáñamo la cual era movida por fuerza humana o animal. En la actualidad la línea aún sigue

---

<sup>2</sup> Medina Ramírez Salvador. En Ensayos, 15 de Enero de 2015. M. J. T. Lewis, "Railways in the Greek and Roman World", en A. Guy y J. Rees (eds.), Early Railways. A Selection of Papers from the First International Early Railways Conference, 2001, pp. 8-19.

<sup>3</sup> Lienhard H. John, Locomotoras de Stephenson, Engines of our Ingenuity, Revista No. 1965, 24 de febrero de 2014. <https://www.uh.edu/engines/epi1965.htm>

<sup>4</sup> Rolt, L. Richard Trevithick . Enciclopedia Británica. 18 de abril de 2021 <https://www.britannica.com/biography/Richard-Trevithick>.

<sup>5</sup> Joaquin Montano. Alta Edad Media: historia, características, arte, literatura. Liferder. 8 de abril de 2020. <https://www.liferder.com/alta-edad-media/>



funcionando, aunque ha sido sustituida en su totalidad por materiales modernos y es una de las líneas más antiguas en servicio.<sup>6</sup>

Imagen. 1: Camino de “Diolkos” construido en el siglo VI A.C.



Fuente: Jesús G Barcala. <https://www.cienciahistorica.com/2017/03/22/petrocarril-la-antigua-grecia/> de fecha 22 de marzo de 2017.

La línea utilizaba carriles de madera y era accionada por una cuerda de cáñamo la cual era movida por fuerza humana o animal. En la actualidad la línea aún sigue funcionando, aunque ha sido sustituida en su totalidad por materiales modernos y es una de las líneas más antiguas en servicio.<sup>7</sup>

En 1550 las líneas de vía estrecha que eran de rieles de madera empezaron a utilizarse en las minas europeas, en el siglo XVII los vagones de madera trasladaban los minerales desde el interior de las minas hasta los canales donde se transbordaba el material al transporte fluvial. En 1803 se inaugura el primer ferrocarril público tirado por caballos. Con la evolución en éstos sistemas, apareció el primer tranvía permanente en Pensilvania en 1810, el “Leiper Railroad”.<sup>8</sup>

Es sustancial mencionar que en estos años se daba la intervención del Estado, a pesar de la oposición de la Iglesia Anglicana, ésta se opuso a que el Estado

---

<sup>6</sup> Kriechbaum, Reinhard. “Die große Reise auf den Berg”, der Tagespost. 11 de enero de 2012 <https://www.goodreads.com › show>

<sup>7</sup> Kriechbaum, Reinhard. “Die große Reise auf den Berg”, der Tagespost. 11 de enero de 2012 <https://www.goodreads.com › show>

<sup>8</sup> Morlok, Edward K. “First permanent railroad in the U.S. and its connection to the University of Pennsylvania”. 11 de mayo de 2005 Consultado febrero de 2012. <http://www.ptolomeo.unam.mx>

interviniese en la organización de la educación. El monarca era su cabeza desde 1534, y tenía una presencia social muy importante, la cual se ocupaba de la enseñanza a través de instituciones caritativas y benéficas. Un ejemplo son las universidades de Oxford y Cambridge, que constituían verdaderos feudos anglicanos.

El sistema educativo fue diseñado para ricos y pobres, la burguesía limitó la capacidad intelectual de la clase proletaria, e impulsó a los estudiantes ricos, quienes con todo al apoyo económico lograron colocarse a nivel mundial como grandes científicos e inventores.

A finales del siglo XVIII, la Revolución Industrial impactó con nuevas aportaciones a la ciencia y la técnica a la producción de bienes, con la aplicación sistemática de los avances científicos a la producción, alteró el sistema artesanal anterior, y dio lugar a un nuevo modelo económico, actualmente conocido como el capitalismo.

En éste periodo se buscaban nuevas fuentes de energía y el más importante fue la máquina de vapor, la cual revolucionó sectores tradicionales de producción como el textil y el siderúrgico; favoreció la mecanización de la agricultura y permitió la construcción de los primeros ferrocarriles. Los avances en la investigación química y biológica permitieron la producción de fertilizantes y nuevas variedades de plantas y el desarrollo de nuevas técnicas de cultivo, el ferrocarril fue estratégico para el desarrollo económico, ya que revolucionó las cadenas logísticas en la industria y el campo.

El primer carril a base de hierro se fabricó en 1768, hecho por un cuerpo de madera recubierto por una chapa; esto inicio la producción de vías más complejas y aparecieron los cambios de agujas. (Las Agujas de cambio son la estructura de la vía usada para desviar material rodante de una vía a otra). En 1767, el Británico Richard Reynolds<sup>9</sup> copropietario de la fundición Coalbrookdale creó el primer riel de fundición.

---

<sup>9</sup> Pistono Favero Jorge. Introducción a la Historia del Carril Ferroviario. Artículo. III Congreso de Historia Ferroviaria - Gijón , 24 y 26 Septiembre de 2003 "Siglo y medio de ferrocarril en Asturias" Universidad de Oviedo, España. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. <https://eimem.uniovi.es>

Para 1789, el inglés William Jessop, dio origen a las vigas de bulto. A las vías de hierro se les realizaron diversas adecuaciones de acuerdo a las exigencias del momento, y se emplearon hasta 1858. En 1803 se inaugura el primer ferrocarril público tirado por caballos. La invención del hierro forjado en el año de 1820, permitió aumentar su longitud a 15 metros y ya en 1857 se hacen definitivamente los carriles de acero.

En Inglaterra, en 1824, con la locomotora Rocket de Stephenson Ingeniero Mecánico y Civil (09 de junio de 1781-12 de agosto de 1848)<sup>10</sup>, la maquinaria fue mostrada en un concurso de alternativas para cubrir las distancia entre las ciudades de Liverpool y Manchester, ésta máquina alcanzó 47 Km por hora, lo que dio inicio a la red ferroviaria de Stockton a Darlington. En 1830 se inaugura la línea entre ambas ciudades y el primer servicio de pasajeros; suceso que inició la era del ferrocarril. En el Reino Unido comienza una masiva inversión de capital para la construcción de líneas férreas, y el resto del mundo sigue los mismos pasos.

Es importante agregar que el inglés John Outram (nació en Berlín en 1879)<sup>11</sup> inventó el tranvía en 1775 que era un vehículo que circulaba sobre rieles de fundición tirado por dos caballos, cuya traducción es vía de rieles planos y se utilizó para transporte colectivo, que circulaba por las calles de la ciudad, también conocido como *Tram*, abreviatura del anglicismo *Tramway* aunque no es un medio de transporte eléctrico.

En 1810 el primer tranvía permanente en Pensilvania, el “Leiper Railroad”.<sup>12</sup> Con el avance tecnológico el escocés Robert Davidson inventa en 1837 la primera locomotora eléctrica en Aberdeen, la cual se movía mediante pilas eléctricas alcanzando una velocidad de 6.4 kilómetros.

---

<sup>10</sup> Jack Mc Guinn. George Stephenson el Padre del Ferrocarril. Rev. Gear Technology. Enero-febrero 2021. <https://www.geartechology.com/britannica.com/biography/George-Stephenson>

<sup>11</sup> Elizondo Miguel. La Revolución del bus eléctrico amenaza con forzar la segunda extinción del tranvía. Secc Invertia. Periódico: El Español. ( 6 de abril del 2019 <https://www.elespanol.com/invertia/empresas/2019>

<sup>12</sup> Medardo Romero, Ferrocarril y su Marco Histórico. Art. Rev. Scrib. 23 de marzo de 2020. <https://es.scribd.com/document/452817714/Ferrocarril> Consultado octubre de 2020.

Imagen 2: Camino de “Diolkos” construido en el siglo VI A.C.



Locomotora Rocket de Stephenson. YorkMix en Noticias, Lunes 8 de enero de 2018  
<https://yorkmix.com/revealed-50-million-masterplan-national-railway-museum/>

En Francia bajo el sistema de una economía mixta el 26 de febrero de 1823 por ordenanza del rey Luis XVIII concesionó la primera línea de ferrocarril a Louis Antonio Beaunier, la línea inició sus operaciones hasta 1827, con una longitud de 23 Kilómetros e impulsada por caballos, más tarde en 1832, cuando se llevan a cabo los primeros ensayos de la locomotora de caldera tubular, entre Saint-Etienne y Lyon, gracias al Gobierno de Adolphe Thiers quien el estudio de un sistema de ferrocarril y, un año más tarde, la declaración de utilidad pública, hasta entonces reservada al Gobierno.<sup>13</sup>

Es importante mencionar que fue hasta 1852 y 1859 años en los que se firman acuerdos de cooperación entre el Estado y la iniciativa privada, para establecer un sistema institucional y jurídico vigente hasta 1921. A partir de 1852, Napoleón III impulsa el desarrollo de la red otorgando concesiones de 99 años a las compañías existentes o nuevas, y favoreciendo la unificación de las líneas.

Cabe mencionar que en el año 1836, el ingeniero Franz Joseph Ritter Von Gerstner, ingeniero Checo, realizó el primer Tren en Rusia al convencer al Nicolás I, para

---

<sup>13</sup> Glenn Porter, Los ferrocarriles en los Estados Unidos: mitos y realidades. Spain Documents. 01-Feb-2018.  
<https://vdocuments.es/los-ferrocarriles-en-los-estados-unidos-mitos-y-a-todavaa-hoy-siglo.html> (Consultado 24 de noviembre 2020).

autorizar una línea de prueba entre la capital y Tsárskoye Seló.<sup>14</sup> Esta línea tenía 23 km de longitud y construida con un ancho de vía de 6 pies imperiales (1.829mm), inaugurada el 30 de octubre de 1837. En 1841 mostró una versión reformada en una exposición de la Real sociedad escocesa de las artes, aunque no fue funcional en un tren debido a la carencia de potencia. A fines del siglo XIX las locomotoras eléctricas se comenzaron a utilizar para los nuevos tranvías y para el metro.

Para 1840 la empresa Biada constructora de ferrocarriles fundada por el marino mercante Miquel Biada Bunyol nacido en Mataró, España, en 1789 y fallecido en 1848; promotor del Ferrocarril Barcelona-Mataró<sup>15</sup>, considerado el primer ferrocarril de España, con Biada se comienza a desarrollar e impulsar el ferrocarril entre Barcelona y Mataró, destinado al transporte de mercancías y viajeros. El 28 de octubre de 1848 se inaugura el ferrocarril en la estación de Barcelona y la llegada a Mataró.

Por primera vez se usan los rieles de acero en Inglaterra en 1857, para la eficacia del transporte de carga y pasajeros. Posteriormente en 1863 se inaugura en Londres el primer ferrocarril metropolitano.

En Rusia se inició la construcción del ferrocarril Transiberiano que comenzó en 1891 por iniciativa del Conde Sergei Yulyevich Witte (1849–1915), que en aquella época ocupaba el Ministerio de Finanzas, el objetivo era tener un puerto en el océano pacífico.<sup>16</sup>

En Roslag, Suecia, se electrifica la primera línea ferroviaria.<sup>17</sup> En la década de 1890 Londres, París y México (en 1896) entre otros, utilizan esta nueva tecnología para la construcción de líneas del metro urbanas. Hasta 1895 comenzó a funcionar recorría

---

<sup>14</sup> Mudaya Soraya. Los primeros pasos del ferrocarril en Rusia. 7 de octubre de 2015. <https://www.trenvista.net/a-fondo/los-primeros-pasos-del-ferrocarril-en-rusia/> (Consultado 24 de noviembre 2020).

<sup>15</sup> Historia de Mataró, Historia del ferrocarril. Blog. 25 de septiembre de 2012. <http://historiademataro.blogspot.mx/2012/09/miquel-biada-hijos-ilustres-de-mataro.html> (consultado 14 de septiembre de 2020)

<sup>16</sup> Martínez Laínez Fernando. La épica construcción del Transiberiano en Rusia. 20 de enero de 2020. <https://www.lavanguardia.com/historiayvida/historia-contemporanea/20200120/472922603313/transiberiano-ferrocarril-rusia.html> (consultado 14 de septiembre de 2020)

<sup>17</sup> Tokle, Bjørn (2003) (en Norwegian). Communication Gjennom 100 år. Meldal: Chr. Salvesen & Chr. Thams's Communications Aktieselskab. p. 54.

un tramo de cuatro millas en Baltimore, su impulso se debió a que atravesaba varios túneles lo que creaba problemas de humo dentro de estos y por tanto la única solución era la energía eléctrica, por esta misma razón se empezaron a utilizar en otras ciudades estadounidenses como Nueva York.

En ciudades medias, los tranvías fueron comunes y el único transporte por varias décadas. Estas líneas utilizaron corriente continua y la primera línea de corriente alterna fue inaugurada en Austria en 1904.

Durante la Primera Guerra Mundial, es primordial destacar las palabras del Alemán Militar y estratega Helmut Von Moltke, quien expreso: “No construyan fortalezas, construyan ferrocarriles”,<sup>18</sup> y esto trazó la importancia del ferrocarril, en las acciones militares, fue trascendental para la movilización de tropas, alimento, maquinaria, armamento y municiones.

En la Segunda Guerra Mundial la locomotora fue clave en la Unión Soviética e incluso Estados Unidos, ya que facilitó la logística militar para enfrentar la invasión nazi. Sobresale la locomotora alemana la BR 52, que es un modelo refaccionado por decirlo de alguna manera de la gran BR 50, según los especialistas, la "primera locomotora de guerra".<sup>19</sup>

La producción de locomotoras alemanas simplificó la construcción de las series 44, 50 y 86 (por ejemplo, se eliminaron los levanta-humos, ausencia de la segunda ventana lateral de cabina en algunas máquinas), se anularon los pedidos para otras series de locomotoras.

La "primera locomotora de guerra"<sup>20</sup> proviene de la serie 50. Las locomotoras de vapor dejan de funcionar después de la II Guerra Mundial, debido al incremento de

---

<sup>18</sup> Proud B Edward. History of British Army Postal Service: 1903-1927, Volumen 2, Ed. Proud-Bailey Company Limited, 1980.

<sup>19</sup> Locomotoras de Guerra. Revista digital FORO Segunda Guerra Mundial. 10 de febrero de 2006, consultado, 29 de Diciembre de 2020. <http://www.forosegundaguerra>. Consultado el 25 de febrero de 2021.

<sup>20</sup> Idem. Revista digital FORO Segunda Guerra Mundial.

costos y se impulsó el desarrollo de los motores de combustión interna, económicos y potentes como las locomotoras diesel; por ésta razón varias compañías iniciaron la conversión de sus locomotoras para líneas no electrificadas por locomotoras diesel.

Imagen No. 3: Locomotora de guerra BR 50.



Locomotoras de Guerra. Revista digital Foro, Segunda Guerra Mundial. 29 de Diciembre de 2020.  
<http://www.forosegundaguerra>.

La "primera locomotora de guerra"<sup>21</sup> proviene de la serie 50. Las locomotoras de vapor dejan de funcionar después de la II Guerra Mundial, debido al incremento de costos y se impulsó el desarrollo de los motores de combustión interna, económicos y potentes como las locomotoras diesel; por ésta razón varias compañías iniciaron la conversión de sus locomotoras para líneas no electrificadas por locomotoras diesel.

Con la producción a gran escala de autovías, el transporte ferroviario de pasajeros decayó, mientras tanto el transporte aéreo acaparó el mercado de viajes de larga distancia. La mayoría de los tranvías se sustituyeron por autobuses, mientras que la necesidad de transbordos hizo poco rentable el traslado de mercancías en distancias medias.

Antes de 1930 la gran mayoría de los desplazamientos se realizaban en transporte público, especialmente en el interior de las ciudades, y sólo el 10% de los estadounidenses poseían automóviles. Entre 1936 y 1950 empresas con gran interés

---

<sup>21</sup> Idem. Revista digital FORO Segunda Guerra Mundial.

en el automóvil, como General Motors, Standard Oil y Firestone crean la empresa National City Lines (NCL), compran las redes de tranvías de 45 grandes ciudades de Estados Unidos para reemplazarlas por redes de autobuses fabricados por General Motors.<sup>22</sup>

Con la producción a gran escala de autovías, el transporte ferroviario de pasajeros decayó, mientras tanto el transporte aéreo acaparo el mercado de viajes de larga distancia. La mayoría de los tranvías se sustituyeron por autobuses, mientras que la necesidad de transbordos hizo poco rentable el traslado de mercancías en distancias medias.

En el año 1964, los japoneses produjeron trenes de gran velocidad, que alcanzaban las 100 millas por hora como el llamado tren bala, que de esta invención derivaron otros inventos y en diferentes países. En ese año se recuperó al viajero interurbano. Francia siguió los pasos de Japón con la puesta en marcha del Train à Grande Vitesse (TGV) en la década de los 70, el cual marcó récords de velocidad en 2007.

Para 1973 la tendencia cambio a la baja por la crisis del petróleo, los tranvías que no se habían desmantelado han seguido hasta nuestros días por ser nuevamente rentables y con la introducción de contenedores se mejoró la rentabilidad del transporte de mercancías.

El primer tren bala japonés (conocido como Shinkansen) demostró que las grandes velocidades son posibles. Los franceses perfeccionaron su TGV (Train à Grande Vitesse, 'Tren de Alta Velocidad') e implementaron la primera vía para TGV, desde el sur de París hasta Lyon, la cual concluyó en 1983 alcanzando una velocidad comercial de 270 km/h. Para 1994 se habían finalizaron cuatro líneas para TGV, que

---

<sup>22</sup> Berizzo, Ricardo. El tranvía, pionero del transporte público eléctrico. Art. Revista Ingeniería Eléctrica. Edición 358. Año 33 Octubre de 2020. Editores Buenos Aires, Argentina. Pags.24 y 25.



ampliaban el servicio desde París hacia el norte y oeste de Francia y se iniciaron las líneas hacia el sur y la frontera española.<sup>23</sup>

La SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français, 'Sociedad Nacional de Ferrocarriles'), realizó pruebas con el tren TGV, realizadas en mayo de 2007 registrando una velocidad sobre rieles de 574.8 kilómetros por hora (356 mph).<sup>24</sup> Los italianos y los alemanes han desarrollado su propia tecnología para las nuevas líneas de ferrocarril de alta velocidad y largo recorrido. La Unión Europea desea conectar estas nuevas líneas nacionales para poder ofrecer viajes internacionales en tren de alta velocidad sin interrupciones.

Corea del Sur, decidió construir una línea de alta velocidad y largo alcance para pasajeros, implementando tecnología TGV francesa en su proyecto de conectar Seúl con Pusan. El tren de Corea del Sur ha logrado velocidades de hasta 300 km/hr. El 16 de diciembre de 2004, éste tren HSR-350X efectuó un viaje de pruebas que alcanzó 352.4 km/hr.<sup>25</sup>

También está proyectada la línea de alta velocidad para la sección de Osong a Gwangju y Mokpo, y se espera que esté lista en 2017.<sup>26</sup>

El nuevo tren, llamado HEMU-430X que podría comenzar a operar en 2016, se mostró en una estación de la ciudad de Changwon, 395 kilómetros al sureste de Seúl, capaz de alcanzar los 430 kilómetros por hora.

Los trenes más veloces del mundo son:

1. MAGLEV-CRRC 600 km/h, ( China Railway Rolling Stock Corporation) China <sup>27</sup>

---

<sup>23</sup> Camacho Ledesma, María Eugenia. "Transporte de Carga Ferroviario en México-Perspectivas y Realidades." Tesis Profesional, facultad de Ingeniería. UNAM. Pag. 18.

<sup>24</sup> Idem. Camacho Ledesma, María Eugenia.

<sup>25</sup> Chun-Hwan, Kim. Korea train Express. Transportation Revolution, the Korean High-Speed Railway. Japan Review, No. 40. Marzo de 2005. Consultado 15 de mayo 2020.

<sup>26</sup> Chun-Hwan, Kim Korea Train Express. Rev. Digital. 14 de Enero de 2005. <http://times.hankooki.com/lpage/200512/kt2005122217070710220.htm> Consultado 20 de mayo 2020.

<sup>27</sup> Arturi Giorgo. China tiene el tren más veloz del mundo. Rev. FORBES México. julio 22, 2021. <https://www.forbes.com.mx/tecnologia-china-revela-tren-veloz-mundo-maglev-600-km/> Consultado 21 de enero 2022.

2. CRG-400 FUXING, 420 Km/h, China
3. ICES-330 km/h, Alemania
4. TGV- 320 km/h1, Francia
5. JR EAST E5- 300 Km/h, Japón <sup>28</sup>

Imagen No. 4: Tren Bala de Corea del Sur



Tren Bala de Corea del Sur. 18, de mayo de 2012. Chun-Hwan, Kim. Korea train Express. Transportation Revolution, the Korean High-Speed Railway. Japan Review, No. 40. Marzo de 2005. Consultado 15 de mayo 2020.

En el último cuarto del siglo XX, la evolución de las vías férreas ha estado marcada por la reacción en el mundo desarrollado ante la competencia del transporte por carretera y aéreo, por la explotación de la electrónica y por una rápida difusión de los sistemas de metro (urbanos). El tranvía moderno, llamado también vehículo de vía estrecha, puede alcanzar los 100 km/h y transportar a más de cien pasajeros.

El transporte ferroviario de mercancías ha competido con el transporte por carretera, ya que para llenar un tren se necesita un volumen grande de productos. Sólo cuando se dispone de carga suficiente en volumen y frecuencia para llenar uno que vaya desde la estación de origen sin paradas hasta la estación de destino, el ferrocarril es competitivo. Así surgieron los llamados trenes completos dedicados al transporte de mineral, carburantes, automóviles u otros productos, o los recientes trenes postales (correos). La tecnología ferroviaria se ha expandido por el mundo entero y se ha

---

<sup>28</sup> Jones Ben. Volando sin alas los trenes más veloces del mundo. CNN, Mundo. 10 de diciembre de 2021. <https://cnnespanol.cnn.com/2021/12/10/trenes-veloces-mundo-trax> (Consultado 21 de enero de 2022).

perfeccionado; han llegado a existir trenes con velocidades de hasta 574.8 kilómetros por hora.

Por otra parte, el gobierno de los Estados Unidos anunció alianza con China para la fabricación del primer tren bala del país, que en una primera etapa viajará de Los Ángeles a Las Vegas en sólo 80 minutos. Igualmente una nueva alianza, pero con Japón para tener el primer tren de levitación magnética en el país. “El primer ministro Shinzo Abe ha propuesto una ruta entre Boston y Nueva York, (a una velocidad) equivalente al de la ruta Tokio-Nagoya”.<sup>29</sup>

## **I.2. El transporte ferroviario en México 1850-1908**

El ferrocarril ha sido importante en los dos últimos siglos de la historia mexicana, la locomotora sobre rieles es parte esencial en el desarrollo de pueblos y ciudades, así como en el crecimiento económico del país. La aparición del ferrocarril constituyó una revolución tecnológica, fomentando la integración nacional, el desarrollo comercial interno y facilitar la aparición de materias primas; además propició el movimiento de personas.

El 22 de agosto de 1837 por decreto se le otorga a Francisco de Arrillaga el privilegio exclusivo de establecer un camino de hierro desde Veracruz hasta la capital, con un ramal a Puebla.<sup>30</sup> La primera línea férrea fue la antes mencionada de la ciudad de México a Veracruz, y fue inaugurada por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada, en el año de 1873, con una longitud de 679.8 km. En el Porfiriato se expande la construcción ferroviaria por medio de concesiones a los estados destacan:

- Celaya-León
- Ometusco-Tulancingo
- Zacatecas-Guadalupe

---

<sup>29</sup> CNN. 01 de noviembre de 2016. <http://cnnespanol.cnn.com/2016/11/01/con-este-tren-de-alta-velocidad-japon-quiere-volver-a-ser-el-rey-de-las-vias/#0> consultado 21 de mayo 2020.

<sup>30</sup> Novelo Zapata, Claudio, Franco Pérez Luis de Jesús. Mirada Ferroviaria. Rev. Digital. Septiembre-Diciembre 201, No.15. Historia del ferrocarril en México <http://www.stfrm.org.mx/> consultado 25 de mayo 2020.

- Alvarado- Veracruz
- Puebla- Izúcar de matamoros
- Mérida- Peto

En 1880 se otorgan tres importantes concesiones ferroviarias a inversionistas norteamericanos, con toda clase de facilidades para la construcción e importación de material y equipo rodante, que dieron origen al Ferrocarril Central, al Ferrocarril Nacional y al Ferrocarril Internacional. Al concluir el primer período de gobierno de Díaz, en 1880, la red de vías férreas de jurisdicción federal contaba con 1,073.5 km de vía.

Posteriormente, durante los cuatro años de gobierno de Manuel González se agregaron a la red 4,658 km. El Central concluyó su tramo hasta Nuevo Laredo en 1884 y el Nacional avanzó en sus tramos del norte al centro y viceversa. En ese año la red contaba con 5,731 km de vía.<sup>31</sup>

Los mismos 19 mil kilómetros de vías que se construyeron a principios del siglo XX durante la presidencia de Porfirio Díaz son suficientes para mover la mercancía que hoy demanda el mercado nacional e internacional, aunque con mejoras, libramientos, acortamientos y seguridad, mejorarían la eficiencia. En 1890 se construyen 9,544 km de vía; 13,615 km en 1900; y 19,280 km en 1910. Los principales ferrocarriles eran los siguientes: Ferrocarril Central, de capital norteamericano. Concesión otorgada a la compañía bostoniana Achison, Topeka, Santa Fe. Línea entre la Ciudad de México y Ciudad Juárez (Paso del Norte). Inaugurada en 1884 con un ramal al Pacífico por Guadalajara y otro al puerto de Tampico por San Luis Potosí.

El primer ramal se inauguró en 1888 y el segundo en 1890. En funciones desde 1881, concesionado a la Achison, Topeka, Santa Fe. En Sonora la línea de Hermosillo a Nogales, frontera con Arizona. El Ferrocarril Nacional de capital norteamericano, de la Ciudad de México a Nuevo Laredo inaugurada su línea troncal en 1888. Posteriormente con la compra del Ferrocarril Michoacano del Sur, se extendió hasta

---

<sup>31</sup> Kuri Rodal, Alberto. La historia del tendido de los ramales ferroviarios en las cercanías de la ciudad de Xalapa: obra pública y transformación del espacio, 1876-1922. Tesis Profesional para obtener el grado de Maestro en Ciencias Sociales. Inst. de Inv. Histórico-Sociales, Universidad Veracruzana. México, 2019. p.27

Apatzingán y por el norte se vinculó con Matamoros. Quedó concluido en su totalidad en 1898. Ferrocarril Internacional, de capital norteamericano. Línea de Piedras Negras a Durango, a donde llegó en 1892.<sup>32</sup>

Las organizaciones gremiales de los ferrocarrileros surgieron a la par de la expansión de las líneas férreas durante el porfiriato. La primera de ellas conocida como la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos, surgió en 1890, pero por diversos factores no prosperó. Fue sustituida en agosto de 1900 por la Unión Mexicana de Mecánicos, a la que le siguieron la Hermandad de Empleados del Ferrocarril, la Unión de Carpinteros y Similares, la Asociación de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros y la Gran Liga Mexicana de Empleados del Ferrocarril, entre otros.

El presidente Anastasio Bustamante en 1837, otorgó al ex-ministro de hacienda Francisco Arriaga, la construcción de la primera línea ferroviaria que pretendía enlazar el puerto de Veracruz a la capital de México a un costo estimado de \$6,500,000. Sin embargo, fue hasta el 16 de septiembre de 1850 que se inauguraron los primeros 13 km. desde el puerto hasta el Molino. Tres semanas después se abrió este primer tramo al público.<sup>33</sup>

En el año de 1842 Antonio López de Santa Anna, obligó a sus deudores a financiar la construcción de un tramo ferroviario entre el puerto de Veracruz y la localidad de El Molino, en Pánuco, siendo inaugurado dicho tramo el 16 de septiembre de 1850. En la Ciudad de México el primer tramo ferroviario fue de 5 km, de la zona del centro a la Villa de Guadalupe y se inauguró el 4 de julio de 1857 hoy (Alcaldía de Gustavo A. Madero), siendo el primer recorrido de un tren sobre rieles en la ciudad de México a instancias de Ignacio Comonfort.

Se construyeron 20 mil kilómetros de vías en el porfiriato. Y para el 16 de septiembre de 1850 se inauguró un tramo de 13 kilómetros hasta el Molino y es el primer convoy

---

<sup>32</sup> Kuri Rodal, Alberto. p. 28

<sup>33</sup> Ben Brown R. Ben. El Ferrocarril en México. *Artículo de Divulgación*. Centro INAH Chihuahua, Chihuahua, Chih. 02 de julio 2015.

ferroviario que transitó en México, aunque el servicio al público se inició hasta el 22 de septiembre.<sup>34</sup>

En 1857 el día 4 de julio, se inauguró el tramo de Tlatelolco a la Villa de Guadalupe (Hoy, Alcaldía de Gustavo A. Madero), el cual Fue el primer recorrido de un tren sobre rieles en la ciudad de México.

En 1867 se convocó a elecciones y la Presidencia volvió a quedar en manos de Juárez. Cuatro años más tarde, en las nuevas elecciones, Juárez resultó reelecto para un periodo más. Uno de los primeros actos del gobierno de Juárez fue aprobar una nueva concesión a la Compañía del Ferrocarril Mexicano.

En 1870, dio inicio el tramo México–Veracruz el proyecto más ambicioso de la administración porfirista: bajo el lema “Orden y Progreso” se pretende unir al país a través de vías férreas facilitando así el auge económico.<sup>35</sup>

Mapa No. 1: Ferrocarril Mexicano en 1877.



Imagen No. 5; Mapa de la primera línea de ferrocarril entre Veracruz y la Ciudad de México. De Becher, De H,C,R. A trip to México: being notes of a journey from Lake Erie to Lake Tezcuco and back”. Ferropedia, la enciclopedia colaborativa del ferrocarril. Ahora en "www.ferropedia.es". 2013.

<sup>34</sup> Medina Ramírez, Salvador. El transporte ferroviario en México. Revista de Comercio Exterior. Vol. 63, Núm. 4, Julio y Agosto de 2013.

<sup>35</sup> Ramírez Plascencia, David. Las contrapartidas de la difusión tecnológica: El impacto económico regional del ferrocarril durante la época del Porfiriato 1876-1911 en México. PAAKAT: Revista de Tecnología y Sociedad, En Resumen, [S.I.], n. 5, oct. 2013. ISSN eI SSN 2007-3607. Disponible en: <<http://www.udgvirtual.udg.mx/paakat/index.php/paakat/article/view/206>>. Fecha de consulta: 05 sep. 2020.

En 1870, dio inicio el tramo México–Veracruz el proyecto más ambicioso de la administración porfirista: bajo el lema “Orden y Progreso” se pretende unir al país a través de vías férreas facilitando así el auge económico.<sup>36</sup>

Para 1873 se inaugura la línea México-Veracruz, cuya longitud era de 424 kilómetros y, sin duda, una de las más importantes. En 1880 Se da un avance significativo al crear una de las grandes líneas: México-Ciudad Juárez, una de las más largas del país (casi 2,000 kilómetros). En 1884 fue posible viajar de México a Chicago. Este suceso abrió la puerta para posibilitar el comercio entre México y Estados Unidos.

En este apartado es importante señalar, que en el periodo del Gobierno de Porfirio Díaz era el crecimiento económico, así que buscó desarrollar el mercado externo hacia los Estados Unidos y a Europa mediante los puertos de Tampico y Veracruz; empero de forma concomitante se desarrolló el mercado interno lo que facilitó la conexión regional entre los mercados locales, resultando en una mayor circulación de productos y personas.

El gobierno mexicano sabía que este tipo de tecnología requeriría de incentivos y subsidios importantes, además pocos empresarios no tenían la certeza de la recuperación de la inversión a corto plazo, por lo cual las autoridades federales se hallaron en la disyuntiva entre la generación de ingresos a través de los derechos para implementar el ferrocarril o favorecer la viabilidad del proyecto.

Para el periodo 1882-1885, los subsidios por parte del gobierno federal se cuadruplicaron con respecto a la más alta erogación realizada hasta entonces.<sup>37</sup> A su vez para garantizar la viabilidad del proyecto ferroviario, los inversores insistieron en la necesidad de llegar primeramente a los centros mineros y conectarlas con los puertos y la frontera norte. Es importante destacar que los contratos de concesión

---

<sup>36</sup> Ramírez Plascencia, David. Las contrapartidas de la difusión tecnológica: El impacto económico regional del ferrocarril durante la época del Porfiriato 1876-1911 en México. PAAKAT: Revista de Tecnología y Sociedad, En Resumen, [S.l.], n. 5, oct. 2013. ISSN eI SSN 2007-3607. Disponible en: <<http://www.udgvirtual.udg.mx/paakat/index.php/paakat/article/view/206>>. Fecha de consulta: 05 sep. 2020.

<sup>37</sup> Ramírez Plascencia, IDEM.

otorgados durante el Porfiriato se podían realizar ajustes a las tarifas cada dos o tres años.

En 1901 el gobierno de México adquirió un bloque de acciones del Ferrocarril Interoceánico de la ruta Veracruz a México, con el fin de impedir el control del ferrocarril por parte de compañías norteamericanas.<sup>38</sup>

### 1.3 Modernización, crecimiento y deterioro 1940-1990.

Con el inicio de la Revolución Mexicana, se suspendió la construcción del ferrocarril, empero el tren fue vital para la lucha armada y el transporte de tropas. El Gobierno Constitucionalista de Venustiano Carranza mediante un decreto el 4 de diciembre de 1914 tomó la dirección, manejo y administración de todas las líneas ferroviarias del país. En el periodo del mandato de Francisco I. Madero la red se incrementó a 340 km. Para 1917 se incorporaron a la red los tramos Tampico-El Higo (14.5 km), Cañitas-Durango (147 km), Saltillo al Oriente (17 km) y Acatlán a Juárez-Chavela (15 km).

Tabla No.1: Empresas seleccionadas: extensión y carga transportada (1907).

No.	Nombre del ferrocarril	Extensión (1906). km	Carga Transportada Tons.	Participación de la carga %
1.	Central Mexicano	3 550	3 899 032	28.0
2.	Nacional de México	2 230	2 540 082	18.3
3.	Internacional	1 438	1 860 375	13.4
4.	Oceánico	778	1 091 495	7.8
5.	Mexicano	471	973 312	7.0
6.	Monterrey al Golfo	595	474 193	3.4
7.	Tehuantepec	404	412 447	3.0

<sup>38</sup> Román Julia. Historia de los Ferrocarriles en México. Curso Analítico, Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnografía. Publicado por Talleres Gráficos Del Museo Nacional De Arqueología, México, 1933. Pag.405.



8.	Sonora	422	323 320	2.3
9.	Coahuila y Zacatecas	125	166 197	1.2
10.	Mexicano del Sur	367	92 956	.7
11.	Kansas City México y Oriente	946	76 477	.5
	Total Muestra	<b>10 626</b>	<b>11 909 886</b>	<b>85.6</b>
	Total Nacional	<b>17 510</b>	<b>13 910 018</b>	<b>100.0</b>

Fuente: Kuntz Ficker, Sandra. Los Ferrocarriles y la formación del espacio económico. En Ferrocarriles y Obra Pública. Ed. Instituto de investigaciones de la UNAM. México Pag.110

Es importante mencionar que después de la guerra México-Estados Unidos 1947-48, el gobierno estadounidense propuso como una condición de paz, obtener derechos de concesión, ante esto el gobierno mexicano no quiso garantizar esos derechos y los plenipotenciarios y se firmó un tratado el 23 de junio de 1850, con lo cual ambos gobiernos garantizaban la neutralidad del Istmo, que fue rechazado por el Senado Norteamericano, sin embargo realizaron otra propuesta incluyendo los derechos ístmicos, que fue rechazada por el Senado de México.<sup>39</sup> Como se puede ver, desde hace años, los estadounidenses tenían enfocado el Istmo como una zona estratégica para el movimiento de mercancías mediante el ferrocarril, y la fecha sigue vigente como una zona estrategia comercial.

Para 1926, la red ferroviaria mexicana estaba constituida por la empresa Ferrocarriles Nacionales de México; el Ferrocarril Mexicano, de capital británico, y el Ferrocarril del Sudpacífico, controlado por capitales estadounidenses. También había otras empresas pequeñas que manejaban sistemas locales como el de Yucatán, o el del Istmo de Tehuantepec, de propiedad federal.<sup>40</sup>

Al asumir como presidente de México el General Lázaro Cárdenas una de sus políticas fue fortalecer el Estado y el desarrollo del país, así que los transportes fueron

<sup>39</sup> Román, Julia. Historia de los Ferrocarriles de México. Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnografía. Talleres Gráficos Del Museo Nacional De Arqueologia México, 1933. Pag. 414.

<sup>40</sup> Hernández Lazo, Begoña. La administración obrera del gremio ferrocarrilero. Lázaro Cárdenas: Modelo y Legado Tomo II, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México. Secretaría de Cultura, México 2020. Pag. 196.

un eje fundamental para llevar a cabo estos objetivos. Por tal motivo, el gobierno cardenista se enfocó en el ferrocarril y en las necesidades materiales y la organización de los trabajadores involucrados en este medio de transporte.

El presidente Cárdenas tuvo que afrontar problemas del sector ferrocarrilero, como la existencia de una fuerte competencia del transporte por carretera; el cese de las inversiones estadounidenses en los ferrocarriles de México y la incosteabilidad del servicio ferroviario con base a los parámetros y metas de las empresas extranjeras. Era forzoso modernizar las instalaciones y equipo férreo, abatir el coeficiente de explotación y volver rentable la operación de las líneas.

Entonces en 1934, para mantener y extender la red ferroviaria, se impulsó el Plan Sexenal y el 23 de junio de 1937 el gobierno de México decretó la expropiación de los Ferrocarriles Nacionales de México, por causa de utilidad pública con base a la Ley de Expropiación publicada en el Diario Oficial de la Federación del 25 de noviembre de 1936.<sup>41</sup>

En el año de 1938, el día 23 de abril, se promulgó la ley de la Administración Obrera de los Ferrocarriles en la que se estableció como un organismo público descentralizado del gobierno federal encabezado por un Consejo de Administración el cual se integraba por siete miembros del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, la falta de claridad en las funciones del Consejo propició desavenencias por el control, y el sindicato terminó imponiéndose, desvirtuando en gran parte la funcionalidad del servicio ferroviario y consolidando cotos de poder político hasta la fecha.

---

<sup>41</sup> Valencia Islas Arturo. Los Ferrocarriles Nacionales de México durante los años Cardenistas, 1937-1940. *Mirada Ferroviaria, Revista Digital* No.40, Septiembre-Diciembre de 2020. <https://www.miradaferroviaria.mx/los-ferrocarriles-nacionales-de-mexico-40/> (consultado el 16 de febrero de 2021).

Imagen No.5: Portada Diario Oficial de la Federación,  
Ley de Expropiación publicada el 25 de noviembre de 1936



Fuente: Valencia Islas Arturo. Los Ferrocarriles Nacionales de México durante los años Cardenistas, 1937-1940. Mirada Ferroviaria, Revista Digital No.40, Septiembre-Diciembre de 2020. <https://www.miradaferroviaria.mx/los-ferrocarriles-nacionales-de-mexico-40/> (consultado el 16 de febrero de 2021).

### 1.5 Modernización, crecimiento y deterioro 1940-1990

En periodo de 1940-1946, se inicia la construcción de varias vías férreas, se lleva a cabo la electrificación de la doble vía de México a Querétaro y se implementa el programa de rehabilitación en los Ferrocarriles Nacionales de México. Este programa fue conocido como Plan Alemán.

En éste periodo la demanda comienza a disminuir en el transporte ferroviario de carga por el incremento a las tarifas, lo que deriva en un deterioro por la falta de mantenimiento y baja productividad, en consecuencia un mal servicio. La tecnología se empieza a ver obsoleta por lo cual se vuelven innecesarios diversos servicios.

En 1980 las vías férreas tenían una extensión de 25 510 kilómetros y en 1990 alcanzaron 26 351 kilómetros, lo que significó un incremento de 0.32% anual, y 23.6

millones de pasajeros se transportaron en ese año, sin embargo para 1990 la cifra se redujo a 17 millones de pasajeros viajeros por tren.

### **1.5 Cambio Estructural y privatización 1991-1995**

En 1991 se concede el arrendamiento a particulares en los siguientes talleres: Monterrey- Jalapa y Valle de México a la empresa GEC Torreón y Chihuahua a GIMCO San Luis potosí y Acámbaro, incluyó el mantenimiento de vías de empresas privadas, incrementando las tarifas, se cierran algunas rutas y entra en funcionamiento el sistema de control centralizado de tráfico (CTC) así como el control directo de tráfico.

Se firma el convenio de Concertación de Acciones para la modernización del sistema ferroviario mexicano.<sup>42</sup> En dicho convenio, el gobierno y la iniciativa privada se unieron con el compromiso para un eficiente servicio. El Programa de Cambio Estructural 1992-1994 continuó con el objetivo básico de hacer de FNM una empresa rentable, eficiente y comercialmente competitiva.

Para 1995 se trató de modernizar el sistema ferroviario, lamentablemente no se pudo continuar con los proyectos planeados, y se firmó un acuerdo de unidad para superar la emergencia económica en el que se establece la imperiosa necesidad de inversión privada para los ferrocarriles. El 17 de enero se envía al Congreso de la Unión una iniciativa presidencial relativa a la reforma del artículo 28 Constitucional (el cual reservaba al Estado la operación de los ferrocarriles).

Más tarde, el Senado aprobó las reformas que permitieron posteriormente la participación de capitales privados en los sistemas ferroviarios. El día 13 de

---

<sup>42</sup> Instituto Mexicano del Transporte. La Privatización del Servicio Ferroviario en Ferrocarriles Nacionales de México: Una Breve Crónica. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicación Bimestral de Divulgación Externa. No. 34, Mayo-Junio 1997. Artículo 2, Gobierno Federal.

noviembre se publicaron en el Diario Oficial de la Federación los lineamientos para la apertura de la inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano, en donde se marcan los pasos a seguir para la desincorporación de la empresa FNM.

El presidente Ernesto Zedillo da a conocer el programa de emergencias económicas enfatizando la mejora a los sistemas ferroviarios mediante la inversión privada en ferrocarriles. El 28 de abril de 1995 se promulga la ley reglamentaria de servicio ferroviario en donde dice que las vías van a permanecer bajo el dominio de la federación. En el Diario Oficial de la Federación de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario de fechas 2 de marzo y 12 de mayo de 1995 respectivamente, se da inicio al proceso de privatización del sistema ferroviario nacional, cuya desincorporación de la Empresa Ferrocarriles Nacionales de México comenzó el 23 de junio de 1997, y concluyendo operaciones el 30 de agosto de 1999.

Las concesiones son mediante licitaciones no excediendo de 50 años, al terminar regresaran a la nación, las empresas deben de ser por empresas morales mexicanas permitiendo la inversión extranjera y se establece la libre tarifa. El 6 de diciembre de 1996 se publicó la primera concesión de una línea ferroviaria a particulares, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal.

En 1998, el 19 de febrero, el Ferrocarril Mexicano, formado por Grupo México y Union Pacific, inició la operación de las líneas Pacífico-Norte y Chihuahua-Pacífico luego de obtener la concesión en este sistema de transporte por parte del Gobierno Federal. Para el año de 1999 sólo se transportaron por tren 801 000 pasajeros; y en 2011, 191 000 pasajeros, la principal causa de la caída del transporte ferroviario de pasajeros es que no era rentable; y al privatizarse el sistema ferroviario, las nuevas empresas tuvieron la necesidad de suspender el servicio.

Regresando a los Ferrocarriles durante el gobierno de Vicente Fox, fueron puestos en liquidación, quedando registrado este importante momento en la Historia ferroviaria

mexicana en el Diario Oficial de la Federación en el que se extingue el organismo público descentralizado ferrocarriles nacionales de México:

*“Artículo 1o.- Se decreta la extinción del organismo descentralizado denominado Ferrocarriles Nacionales de México, el cual conservará su personalidad jurídica exclusivamente para efectos del proceso de liquidación”.<sup>43</sup>*

El 22 de junio de 2006, en la recta final de su mandato Fox firma el convenio atestiguó la firma del Convenio de Concertación de Acciones mediante el cual se dió participación a la iniciativa privada en el desarrollo del Istmo de Tehuantepec y su área de influencia en el sur-sureste de México.

Se buscaba reactivar los corredores de comercio entre Asia, México y Estados Unidos e integrar la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de los Socios de Norteamérica, al Plan Puebla Panamá y al Plan Energético Mesaoamericano, para impulsar la inversión productiva, la competitividad en la región y la generación de fuentes de trabajo.

El corredor estratégico entre Coahuilacoalcos y el Puerto de Salina Cruz, estaba proyectado a convertirse en un paso preferente entre oriente y occidente; entre los países de la Cuenca del Pacífico y las naciones del Atlántico, dicho plan no se concretó.

En sexenio Calderonista y de acuerdo con datos del Sistema Ferroviario Mexicano (SFM), operaban las compañías: Ferrocarril Mexicano (FERROMEX), Kansas City Southern de México (KCSM), Ferrosur, Ferrocarril y Terminal del Valle de México (FTVM), Línea Coahuila-Durango, el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab y Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate (ADMICARGA).

Respecto al servicio a pasajeros: el ferrocarril suburbano en la Ciudad de México que cubre la ruta Buenavista-Cuautitlán, fue Inaugurado por Felipe Calderón el 07 de

---

<sup>43</sup> Diario Oficial de la Federación, Secretaría de Gobernación, publicado el 04 de junio de 2001. Consultado el 05 de septiembre de 2021.

[http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=763792&fecha=04/06/2001](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=763792&fecha=04/06/2001)

mayo de 2008, con 27 kilómetros de longitud. Adicionalmente, dos ferrocarriles turísticos (el Chihuahua al Pacífico, conocido como el CH-P, y el Tequila Express). También se incluyen el Tren Ligero del entonces D.F., y los trenes eléctricos de Monterrey y Guadalajara.

Al final de 2010, la longitud de la red ferroviaria nacional se integró por 26 mil kilómetros de vías, lo que significó un incremento de ocho kilómetros con respecto a 2009, de acuerdo a los datos del quinto informe de gobierno, y se desplazan más de 74 millones 583 mil toneladas/ kilómetro de mercancías, El Sistema Ferroviario Mexicano estaba conexo en ocho puntos de la frontera con EUA y Canadá, y cerca de 50 trenes diarios cruzaban la frontera en ambas direcciones.<sup>44</sup>

En ese tiempo, los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), se encontraban en proceso de liquidación controlaban algunas líneas importantes como la que corre entre Salina Cruz, Oaxaca y Coatzacoalcos, Veracruz, por ser de importancia clave y estratégica para la economía del país. las demás líneas quedaron en manos de firmas privadas, nacionales y principalmente estadounidenses. En 2008, se inauguró la primera línea del Ferrocarril Suburbano del Valle de México, sin embargo a la fecha con 160 años de historia del ferrocarril en México, no existe el servicio de pasajeros, salvo un ferrocarril turístico y un suburbano.<sup>45</sup>

En julio de 2010 se designó al Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE) como liquidador de FERRONALES, en sustitución de BANOBRAS. Posteriormente en agosto de 2010 la SCT designó al SAE como liquidador de FERRONALES, con las mismas funciones establecidas en el Decreto de Extinción y las Bases de Liquidación de la entidad.

---

<sup>44</sup> Gaceta del Senado. Gaceta LXI/3PP-291/32292, 18 de octubre de 2011. Consultado el 18 de septiembre de 2021.

[https://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_del\\_senado/documento/32292](https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/32292)

<sup>45</sup> Delgado, Gloria M. El mundo moderno y contemporáneo, 1999. Vol. 1. Universidad Nacional Autónoma de México Transporte de carga ferroviario en México: Perspectivas y Realidades. Pag.27.

El 31 de agosto de 2010, BANOBRAS, en su calidad de liquidador sustituido, y el SAE como liquidador sustituto, firmaron el acta administrativa de entrega-recepción de la liquidación de lo que fueron los Ferrocarriles Nacionales de México. El ferrocarril en el 2013 tenía una participación de carga en el transporte de petróleo y derivados del 11.3 % respecto al total, sin embargo a partir de 2016, ante la libre importación de combustibles, la Secretaría de Energía anunció que entregó 100 permisos para la importación de diesel y gasolinas. Se trata de más de 83,645 millones de litros de ambos refinados que ingresarán al país entre abril de 2016 y mayo de 2017. Ante estas nuevas condiciones, el sector ferroviario hizo valer su condición de alternativa eficiente para el ingreso de combustibles, toda vez que la red de ductos no era la adecuada.

En el tercer trimestre del año, hasta el 21 de mayo de 2016, el tráfico ferroviario de México hacia Estados Unidos fue de 536 mil 173 vagones y unidades intermodales, un “ligero” tropiezo de menos 0.1% respecto de lo acumulado en el mismo periodo de 2015.<sup>46</sup>

Lo anterior, significó una participación de 4% respecto al movimiento total registrado por la Asociación Americana de Ferrocarriles (AAR) en las primeras 20 semanas del año, cifra que ascendió a 13 millones 055 mil 579 vagones y unidades intermodales, una diferencia de -7.6% respecto del año antecesor. Los ferrocarriles canadienses, con 20% del tráfico acumulado, reportaron dos millones 565 mil 369 vagones y unidades intermodales, 7.3% menos que lo registrado en el mismo lapso de 2015.<sup>47</sup>

Con el cambio de política en materia de hidrocarburos en México, el ferrocarril deja de ser un medio de apoyo para convertirse en parte primordial de la cadena de suministro, metafóricamente en “ducto rodante”, debido a que lo que se transporta al

---

<sup>46</sup> Redacción. Revista T21. 27 de Mayo de 2016. En <http://t21.com.mx/ferroviario/2016/05/27/trafico-ferroviario-eu-ligero-tropiezo>. Consulta 25 de septiembre de 2020.

<sup>47</sup> García Morales Irais. Revista T21. 27 de Mayo de 2016. En <http://t21.com.mx/ferroviario/2016/05/27/trafico-ferroviario-eu-ligero-tropiezo>. Consulta 25 de septiembre de 2020.



día a través de un ducto equivale al movimiento de un tren integrado por 75 carro-tanques, considerando que cada carro-tanque tiene el espacio para transportar entre 600 y 700 barriles, lo que da la oportunidad de transportar 52,500 barriles por tren, poniendo el tema de capacidad como una de las principales características que el ferrocarril puede brindar.<sup>48</sup>

La participación y distribución territorial de los nodos ferroviarios involucrados en el movimiento de los productos petrolíferos, expresadas en el mapa 1, sugiere que la red de comercialización de Pemex se apoya de manera significativa en el ferrocarril a juzgar por la presencia de nodos con movimientos de más de 50 mil toneladas localizados a todo lo largo de la red férrea en operación del país.

En nuestro país, el crecimiento de la población y las ciudades ha complicado la movilidad en cualquier medio de transporte, generando congestionamientos viales, basta ver que en el Valle de México, cuestan 33 mil millones de pesos (mdp) cada año, según un estudio del Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO). México cuenta con más de 20 mil kilómetros de vías, cuya práctica totalidad presta servicios de carga. Empresas como Ferromex, Ferrosur o Kansas City Southern México son algunos de los principales operadores del país y se integran en la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF), promotora de Exporail.

El Metro de la Ciudad de México es una alternativa de transporte que apenas utiliza entre un 10 y un 12% de los capitalinos, según la encuesta de movilidad EOD-07. Pero ese pequeño porcentaje convierte al Metro de México en uno de los cinco más congestionados del mundo, al transportar a casi cinco millones de pasajeros por día.

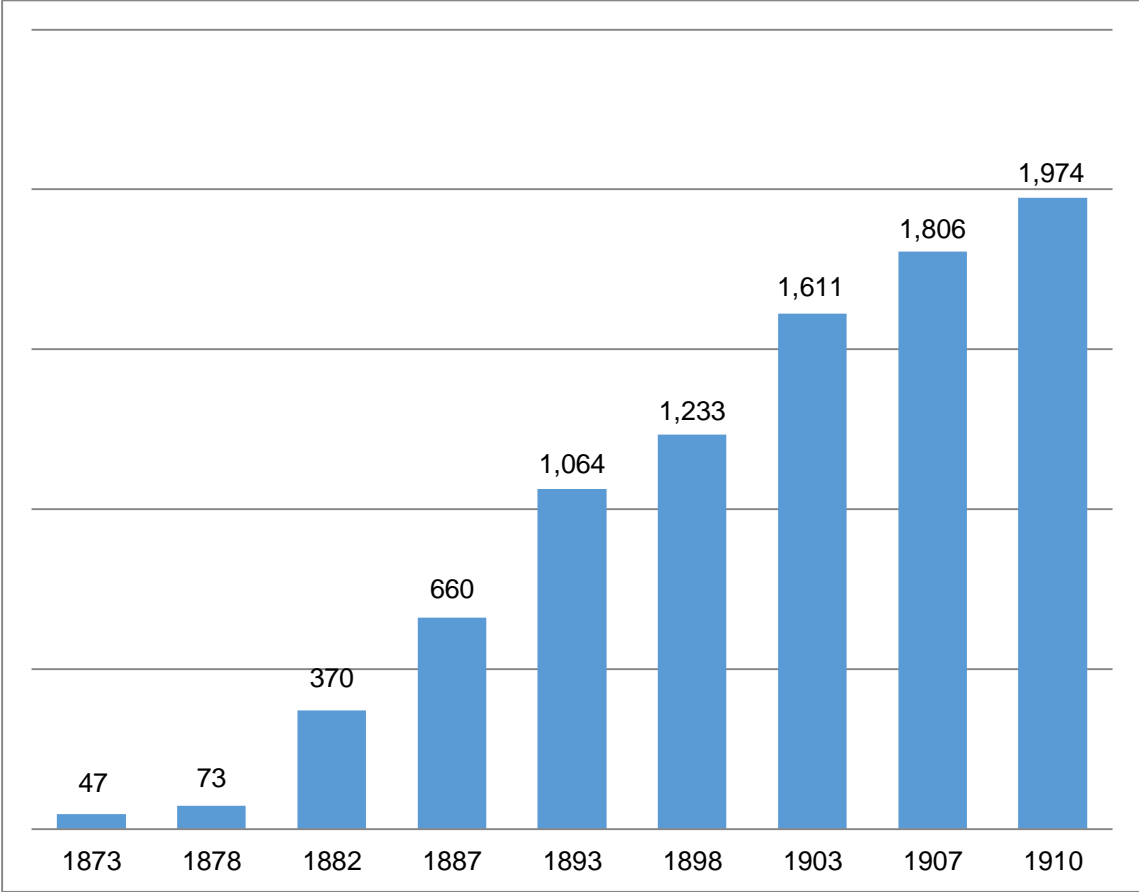
Actualmente los automóviles, ni el Metro son la alternativa preferida para transportarse, la mayoría de los más de 22 millones de viajes diarios que se realizan en el Valle de México. se realizan en microbús (46%) o en “combi” (20%). Ante este desafío de movilidad, nuevas alternativas de transporte, como el Metrobús, han

---

<sup>48</sup> García Morales Irais. Ibid.

surgido en los últimos años. Y la idea del ferrocarril enfoca la atención al interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

**Tabla No. 2: Crecimiento de la red ferroviaria 1873-1910 (kilómetros)**



Fuente: elaboración propia con datos del Anuario Estadístico Ferroviario, Longitud de vías Férreas y mapas del SFM, Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario, SCT Gobierno Federal. Hernández García, Evolución reciente de algunos indicadores operativos y de eficiencia del ferrocarril mexicano, Instituto Mexicano del Transporte, publicación técnica No. 331, Sanfandila, Queretaro, 2009, p. 5.

Ante tal situación, en el año 2012 el entonces candidato a la presidencia de la República, Andrés Manuel López Obrador, dio a conocer como parte de sus proyectos revivir a la industria ferroviaria nacional, por medio de la adquisición de los insumos en México, incluyendo los trenes de pasajeros.<sup>49</sup>

<sup>49</sup> Herrera Beltrán, Claudia. Elecciones 2012, Jiménez Espriú: el plan de trenes bala que planteó AMLO no fue sacado de la manga Tren Bala Proyecto de AMLO. Secc. Política, Periódico la Jornada. Lunes 28 de mayo de 2012, p. 8

Lo anterior era sólo el inicio de un proyecto que incluía la creación de un tren bala que se desplazaría a 300 km por hora; siendo la primer ruta Cancún-Palenque, con estaciones en Chichen Itzá, Mérida y Uxmal; cuyo propósito era atraer al mayor número de turistas, quienes recorrerían la Riviera Maya en su totalidad. Las siguientes rutas incluirían a la Ciudad de México, que conectaría a Nuevo Laredo, Querétaro, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey.

A principios de 2014 al Secretario de Transporte de Estados Unidos, Anthony Fox, se le presentó una propuesta ferroviaria, por parte del congresista demócrata por San Antonio, Henry Cuellar, el comisionado de Transporte de Texas, Jeff Austin, y una delegación de políticos de Nuevo León.

En un inicio fue un proyecto nacional americano, que se convirtió en internacional, al iniciar negociaciones para gestionar una posible conexión de San Antonio a Monterrey, por medio de un tren de alta velocidad, para después extenderse a Oklahoma y la Ciudad de México. El Secretario Anthony Fox declaró “ No puedo decir si habrá bloqueos en el camino, pero puedo decir que estoy encantado de formar parte de esta ayuda para poner en marcha este primer paso”. Es un gran negocio para Texas y veremos que sucede más adelante, esperando abarcar el mayor territorio mexicano, del cual ambos países nos beneficiaremos.<sup>50</sup> En 2014 el Presidente de México Enrique Peña Nieto, anunció la creación de un tren rápido, que iría de México a Querétaro, con una inversión de 45 mil millones de pesos, teniendo un costo aproximado de 247 millones de pesos por kilómetro.

En 2014 el Presidente de México Enrique Peña Nieto, anunció la creación de un tren rápido, que iría de México a Querétaro, con una inversión de 45 mil millones de pesos, teniendo un costo aproximado de 247 millones de pesos por kilómetro.

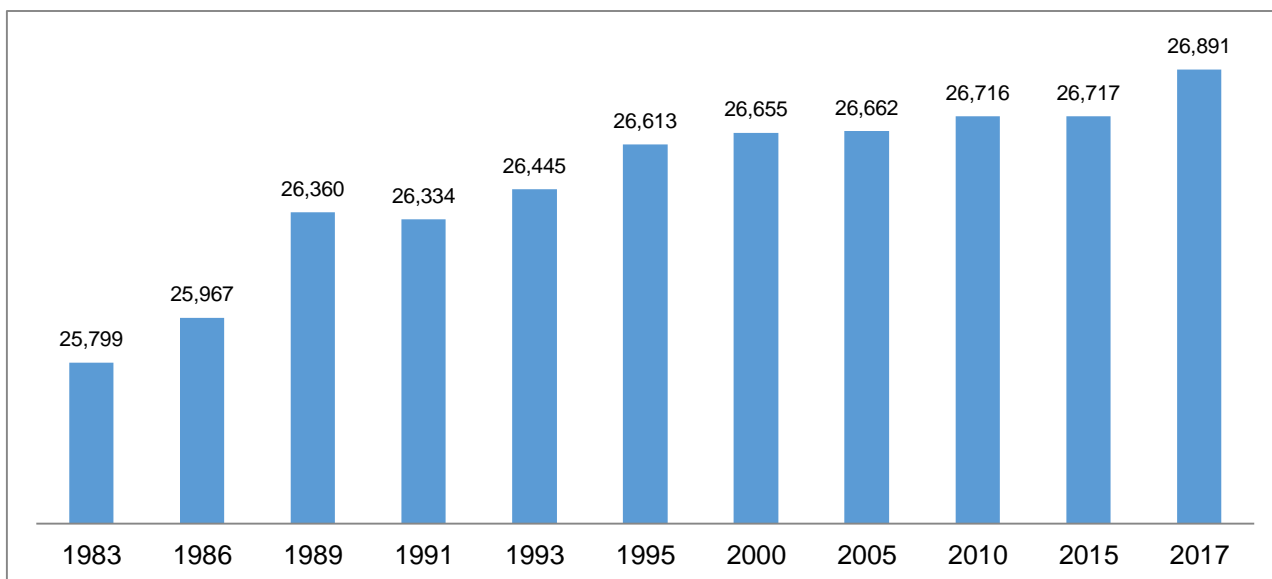
El Doctor Rafael Carrasco Suárez, especialista ferroviario comenta “ es lamentable como un proyecto bien estructurado tenga que ser extranjero, Enrique Peña Nieto

---

<sup>50</sup> Herrera Beltrán Claudia. p.8

debió gestionar un tren bala nacional, cubriendo todas las rutas turísticas, obteniendo así, mayores ganancias para el país”.<sup>51</sup> La propuesta americana es similar al de Andrés Manuel López Obrador, con la diferencia de que ahora quien explotará todo el territorio será Estados Unidos. Sentenciado que “el proyecto de López Obrador no le convenia a Estados Unidos, porque dentro de varios puntos, incluía salidas troncales hacia E.U.A. y sería subsidiado por el gobierno, de haberse hecho realidad, ese país no hubiera tenido oportunidad de gestionar el suyo”.<sup>52</sup>

**Tabla No. 3: Crecimiento de la Red ferroviaria en México 1983-2017 (kilómetros)**



Fuente: Hernández García, Evolución reciente de algunos indicadores operativos y de eficiencia del ferrocarril mexicano, Instituto Mexicano del Transporte, publicación técnica No. 331, Sanfandila, Querétaro, 2009, p. 5.

Sobre el tema el Ingeniero Javier Jiménez Espriú declaró “El proyecto del tren Ciudad de México-Querétaro es demasiado costoso y no rentable para una distancia tan corta, además de que no obedece a ningún plan integral, con la delicada situación económica del país, dada la caída de los precios del petróleo, se requiere de un replanteamiento y revisión cuidadosa, de la construcción de dicho tren, no es posible

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> Revolución Tres Punto Cero. Tren bala de AMLO atentaba contra interés de EU; Peña Nieto tira proyecto. Diario, 10 años Central. 22 de enero 2015. <https://www.periodico central.mx/2014/nacional-seccion/tren-bala-de-amlo-atentaba-contra-interes-de-eu-pena-nieto-tira-proyecto>. (Consultado el 12 de mayo 2022).

que se gaste tal cantidad de dinero, cuando dicho capital podría ser útil en otros proyectos urbanos, y no en este que rentablemente no se justifica”.<sup>53</sup>

El tren bala propuesto por Peña Nieto es el ramal más corto del proyecto integral que Andrés Manuel López Obrador proponía, incluía una red de carreteras y obras de infraestructura que intercomunicaran a las ciudades más importantes del país, tanto para el desplazamiento de los turistas, como para el desarrollo industrial. Respecto al proyecto de tren Interurbano México-Toluca, el recorrido entre ambas ciudades será de 25 a 30 minutos a una velocidad de 120 k/h. Su construcción comenzó en 2013 y pretende conectar a la capital mexiquense con las estaciones de Observatorio, Tacuba, Naucalpan y Cuatro Caminos. Se estima que su costo puede oscilar entre los seis mil y los 18 mil mdp.

Afectado por bloqueos, mítines, juicios de amparo, modificaciones de contratos y cambios de ruta, procesos de indemnización a propietarios de terrenos privados y ejidales, retrasos en la construcción y otros problemas, el Tren Interurbano México-Toluca elevó 53.40 por ciento su costo. Es decir, pasó de 46 mil 267 millones 836 mil 368.99 pesos en 2013 (precios de 2018) a 70 mil 976 millones 472 mil 422.51 pesos al pasado 5 de diciembre; una diferencia de 24 mil 708 millones 636 mil 53.52 pesos.<sup>54</sup>

En diciembre de 2017 y en febrero de 2018 el candidato presidencial Andrés Manuel López Obrador mencionó la propuesta pero más específica de construir un tren rápido de Cancún a Palenque, para el servicios de turistas.

---

<sup>53</sup> Ibid.

<sup>54</sup> Rangel M, Jesús J. Se dispara 53% costo del Tren Interurbano México-Toluca. Art. Milenio Diario. 04 de enero de 2019. <http://www.milenio.com/negocios/dispara-53-costo-tren-interurbano-mexico-toluca>

**Tabla No. 4: Red Ferroviaria de México 2018.**

Concesionario/Asignatario	Vía concesionada	Km. de vía
Ferrocarril Mexicano (FERROMEX)	Pacífico-norte	6858
	Ojinaga-Topolobampo	943
	Vía Corta Nacozari	320
KansasCitySouthernde México(KCSM)	Noreste	4250
FERROSUR	Sureste	1565
	Vía corta sur	259
Ferrocarril del istmode Tehuantepec	Vías cortas Chiapas y Mayab	1605
Línea Coahuila-Durango	Vía corta Coahuila-Durango	996
Ferrocarril y Terminal del Valle de México	Valle de México	287
	Istmo de Tehuantepec	222
Gobierno del Estado de Baja California	Vía corta Tijuana-Tecate	71
Gobierno del Estado de Puebla	Turístico Puebla-Cholula	8
Ferrocarril Suburbano	Cuautitlán-Buenavista	N/A

Fuente: Anuario Estadístico Ferroviario 2018, Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.SCT.  
[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/344646/ARTF\\_Anuario\\_Estad\\_stico\\_Ferroviario\\_2018.vf.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/344646/ARTF_Anuario_Estad_stico_Ferroviario_2018.vf.pdf)

**Mapa No. 2: Red ferroviaria nacional en 2017.**



Fuente: Anuario Estadístico Ferroviario 2018, Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.SCT.  
[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/344646/ARTF\\_Anuario\\_Estad\\_stico\\_Ferroviario\\_2018.vf.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/344646/ARTF_Anuario_Estad_stico_Ferroviario_2018.vf.pdf)

El 16 de diciembre de 2018, dio inicio el proyecto que tendrá 15 paradas que articularán puntos como Cancún y Palenque. Se pretende concluir en cuatro años y extender los más de 1,500 kilómetros de vías ferroviarias que cruzarán cinco estados; Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

El ferrocarril tiene una inversión estimada de unos 150,000 millones de pesos (unos 7,389 millones de dólares) y contará con 15 paradas que unirán puntos tan importantes como el balneario de Cancún o las ruinas de Palenque con otros municipios más desconocidos como Calakmul o Tenosique.<sup>55</sup>

## **I.6 El Ferrocarril en los Estados Unidos de Norteamérica**

En el año de 1862 los Estados Unidos redimían una guerra civil, el Presidente Abraham Lincoln trataba emancipar a los esclavos y llevarlos en calidad de obra barata a los estados del sur, al declarar su independencia de la Unión y fundar los Estados Confederados de América.

Lincoln no se decidía a signar la Emancipación de los Esclavos, lo cual corría el riesgo de radicalizar más al enemigo, y negociar un acuerdo más permisivo con los estados rebeldes para convencerlos de volver a la Unión. Lincoln, en su calidad de Presidente, debía a su vez preservar el funcionamiento del país y evitar que otros estados se pasaran al enemigo. Debido al expansionismo y como resultado de la guerra con México, el territorio de Estados Unidos llegaba hasta la costa del Pacífico, añadiendo casi dos millones de kilómetros cuadrados y convirtiéndolos en una nación continental.

Después del final de la guerra 1848, se había descubierto oro en las montañas de California, que fue admitida como estado en 1850. Con la independencia de Estados

---

<sup>55</sup> EFE y Reuters. AMLO da inicio a los trabajos para construir el Tren Maya Expansión, rev. Digital. 16 diciembre 2018. <https://expansion.mx/nacional/2018/12/16/amlo-da-inicio-a-los-trabajos-para-construir-el-tren-maya>

Unidos, se generó la necesidad de contar con transporte más eficaz para comunicarse entre la capital del país y los puertos del Atlántico y del Mississippi, empero, con anterioridad, emprendedores y políticos habían reconocido las ventajas que una conexión ferroviaria entre las dos costas traería para el comercio y para la integridad del país, pero la falta de acuerdo en el congreso o la distracción del conflicto esclavista, el proyecto aún no se concretaba.

Ante tal situación, un impulsor ferviente fue Theodore Judah (1826-1863)<sup>56</sup>, un ingeniero civil, nació en Bridgeport, Connecticut, E.U.A., con experiencia en la construcción de ferrocarriles, quien desde la infancia abrazó el sueño de construir una línea transcontinental, una idea que le ganó el mote de “loco Judah”, pues nadie creía posible construir a través de las altas y escarpadas montañas de la Sierra Nevada.

Al comienzo de la década de 1850, Judah trabajó en la primera línea ferroviaria construida al oeste del Mississippi, en el Valle de Sacramento, esforzándose al máximo para lograr su sueño y hacerlo realidad. En 1861, Judah logra convencer a un grupo inicial de cuatro inversores y el 28 de junio de ese año constituyen la Central Pacific Railroad of California, con un capital de apenas \$150.000, que fue asignado para que Judah hiciese un estudio topográfico del territorio para proponer la línea más practicable.

El proyecto descrito en un plano sobre papel de 20 metros, Judah fue a Washington con la intención de obtener los permisos y créditos iniciales para la construcción. Muchos fueron los congresistas que escucharon la presentación que el “loco” hacía a quien estuviera dispuesto a escucharlo, pero fue el mismo Abraham Lincoln quien tendría la última palabra ferrocarril transcontinental, fue proyectado por inversionistas y políticos, para 1860 el ingeniero Theodore Judah desarrolló un plan factible para un

---

<sup>56</sup> Rogers, David P. y Spink Charles R. Theodore Judah and the Blazing of the First Transcontinental Railroad over the Sierra Nevada. Golden Spike 150th Anniversary History Symposium. American Society of Civil Engineers, Sacramento California. Mayo 5 de 2019.



ferrocarril desde California por Sierra Nevada y los desiertos occidentales hasta el Río Missouri, donde se uniría a líneas ferroviarias existentes.<sup>57</sup>

El Congreso aprobó el 1 de julio de 1862 el Pacific Railroad Act, que autorizaba no sólo la construcción del tramo en California, sino de toda la línea que uniría al Pacífico con las ya existentes en el Río Missouri (la Central Pacific Railroad de Judah se encargaría del tramo oeste, y la Union Pacific construiría desde Omaha, al este). La construcción sería financiada en parte e indirectamente por el gobierno, que emitió los bonos apoyados en los futuros beneficios del ferrocarril y en la venta de tierras a lo largo de la vía, aunque no llegaría ningún subsidio desde Washington hasta que no se construyeran al menos 40 millas del primer tramo.

Seis meses se tardaba en cruzar el continente y 20 mil personas morían en el intento, más de tres mil km de recorrido, tenían solo quince años y con un costo de 2000 mdd actuales y pagan a las empresas con terrenos federales.

Los magnates del ferrocarril trajeron más de 10 mil trabajadores chinos, bajo la idea de que si construyeron la gran muralla china, podrían construir el ferrocarril y se les consideraba entre humano y animal. 1 500 trabajadores chinos mueren en la construcción del ferrocarril. El viaje de seis meses se reduce a seis días. De Boston a Sacramento, provocando una migración masiva hacia las grandes llanuras y poblando regiones que paralelamente se desarrollaron a las vías del tren. En un año 40 mil colonos se trasladan a Nebraska.<sup>58</sup>

Mapa de franjas topográficas que muestra las líneas de levantamiento propuestas. Este es el mapa ferroviario más antiguo representado en las colecciones de mapas de la Biblioteca. Está catalogado como uno de los "Ferrocarriles nunca antes delineados" por Henry S. Tanner en su Memoir on the Recent Surveys ...

---

<sup>57</sup> García Barcala Jesús. De cómo los Chinos Ayudaron a unir a Los Estados Unidos. Enero 25 de 2015. [www.cienciahistorica.com/.../de-como-los-chinos-ayudaron-a-unir-los-estados-unidos/](http://www.cienciahistorica.com/.../de-como-los-chinos-ayudaron-a-unir-los-estados-unidos/)

<sup>58</sup> Estados Unidos (Llega el Ferrocarril) 102 minutos que cambiaron América. History Channel, 15 de febrero de 2018.

<https://www.youtube.com/watch?v=tPjbp68dSI4>

(Filadelfia, 1829). Se incorporó en junio de 1831 y se diseñó por primera vez para energía tirada por caballos.

Los trabajos iniciaron el 9 de enero de 1863, a cargo de una serie de compañías constructoras que se encargaría cada una de cada tramo. Sin embargo, la competencia entre ellas complicaba la coordinación y elevaba los precios de la mano de obra, por lo que Central Pacific decidió al final otorgar todos los contratos a una misma empresa. Pero ese sería sólo uno de los muchos problemas que un proyecto de esa envergadura encontraría en su camino. California era un estado escasamente poblado, lo que generaba una dificultad para ya desde el principio fue difícil reclutar trabajadores.<sup>59</sup>

**Mapa No. 3: Tren Transcontinental de EUA.**



Fuente: Transcontinental Railroad, Britanica Kids, Encyclopedia Britanica. 2022.

<https://kids.britannica.com/students/article/transcontinental-railroad/629320/media?assemblyId=220734>  
(consultado el 11 de marzo de 2022).

En un principio se contrató a inmigrantes irlandeses, obligados a abandonar su país por la hambruna de 1848; también se utilizó mano de los buscadores de oro que no hubiesen hecho fortuna y que aún pululaban por la región en busca de su sueño, pero no eran suficientes. Se inició una campaña de contratación con anuncios en todos los

<sup>59</sup> De Ferropedia, la enciclopedia colaborativa del ferrocarril. 23 de diciembre de 2011. <https://www.vialibreffe.com/noticias.asp?not=8167> consultado 18 de septiembre de 2020.

periódicos del norte del estado y se colgaron posters en bares, puertos y en cualquier sitio acostumbrado por hombres trabajadores.

Entonces Charlie Crocker, uno de los supervisores, sugirió a sus jefes buscar entre los trabajadores chinos en el Valle de Sacramento. En un principio los responsables del personal se negaron, aduciendo que los chinos eran demasiado débiles como para trabajar en la construcción, especialmente en las duras montañas.

Pero Crocker insistió si pudieron construir la Gran Muralla, por qué no un ferrocarril. Claro que pueden. Dos empresas iniciaron la Unión Pacific parte desde el este y Central Pacific, al final, se autorizó la contratación de 50 chinos a modo de prueba, a 28 Dólares al mes. Los resultados fueron positivos y se contrataron 50 más. Estos cien funcionaron y se contrataron 200 más, y así hasta que al final de la construcción de toda la línea. Para 1866, seis mil trabajadores chinos estaban en las nóminas del ferrocarril. No sólo su dedicación y disciplina les habían ganado el aprecio de sus jefes.

Por lo general, su productividad era más alta que las de otros grupos culturales, pues su dieta era cuidada, y bebían té hervido, lo que reducía la prevalencia de la disentería. Además, rara vez se emborrachaban y las peleas entre ellos eran escasas comparadas con las que a menudo ocurrían en otros campamentos.

Barrancos y gargantas fueron puenteados con vigas de madera, montañas perforadas con poca ayuda de explosivos, desiertos cruzados y lagos rodeados inexorablemente por el avance de los raíles. Bajo condiciones climáticas difíciles, calor en verano y frío en invierno, los inmigrantes extendieron milla tras milla de hierro y durmientes. Lenta y manualmente, taladraban con un cincel un agujero en el que colocaban una carga de pólvora negra, fijaban una espoleta, la encendían, y trepaban nuevamente por la cuerda lo más rápidamente posible para que la explosión no los matara. No siempre subieron a tiempo. Hasta 500 barriles de pólvora se utilizaban a diario en las labores de nivelación de montaña.

Mientras tanto, al este, las cuadrillas de Union Pacific bajo el mando de un antiguo comandante del Ejército Unionista, avanzaba a una media de siete kilómetros por día. El terreno era llano y la mano de obra, compuesta en su mayoría por soldados licenciados al final de la guerra, barata. Día tras día la cicatriz de hierro avanzaba por el terreno.<sup>60</sup>

En aquel extremo, el mayor obstáculo fueron los ataques de las tribus Chayanne, Sioux y Arapajo, que se estaban viendo afectadas por la incursión de la tecnología y la competencia en la cacería del búfalo, su principal fuente de sustento, pero la llegada del ejército terminó con la rebelión, y sus clanes comenzaron a ser restringidos a las reservas indias. En los pueblos nacidos a lo largo de la vía, rápidamente surgió la actividad comercial, tiendas de abastecimiento, bares, casinos y prostíbulos, pero también surgieron periódicos, alimentados por las líneas telegráficas que avanzaban paralelamente a las del ferrocarril.

Finalmente, el 10 de mayo de 1869, en la Cima de Promontory, en el estado de Utah, las dos líneas se encontraron, terminando lo que fue entonces el primer ferrocarril Trans-continental, y el más largo del mundo hasta que varias décadas después Rusia construyera el Trans-Siberiano. Una celebración patriótica, muy al estilo norteamericano, marcó la inauguración de la línea, que reducía el tiempo de viaje entre los dos océanos de seis meses a una semana.

En varios lugares se formaron empresas de ferrocarril de vapor, las de mayor éxito entre ellas fueron la Baltimore & Ohio, que operó un tren en 15 millas de vías desde Baltimore a Ellicott's Mills en 1830, la Charleston & Hamburg en Carolina del Sur, y el Mohawk & Hudson, precursor de la New York Central, el primer sistema de ferrocarril consolidado en Estados Unidos.

La primera consolidación importante en la industria del ferrocarril de los EE.UU. tuvo lugar en 1853, con la fusión de 15 ferrocarriles locales en la New York Central de 600

---

<sup>60</sup> De Ferropedia, la enciclopedia colaborativa del ferrocarril. 23 de diciembre de 2011. <https://www.vialibreffe.com/noticias.asp?not=8167> consultado 18 de septiembre de 2020.

millas de largo. El Congreso aprobó un ferrocarril transcontinental en 1865 y contrató a dos empresas para construirlo: la Union Pacific que construía hacia el oeste desde Omaha a través de las Montañas Rocosas, y la Central Pacific, que se empezó en Sacramento y construía hacia el este a través de la Sierra Nevada.

La primera consolidación importante en la industria del ferrocarril de los EE.UU. tuvo lugar en 1853, con la fusión de 15 ferrocarriles locales en la New York Central de 600 millas de largo. El Congreso aprobó un ferrocarril transcontinental en 1865 y contrató a dos empresas para construirlo: la Union Pacific que construía hacia el oeste desde Omaha a través de las Montañas Rocosas, y la Central Pacific, que se empezó en Sacramento y construía hacia el este a través de la Sierra Nevada.

Financiadas extensamente por créditos y concesiones de tierras del gobierno, estas empresas privadas crearon grandes fortunas porque tenían poderosos padrinos en Washington. En la década de 1870 y 1890, cuando los inversionistas en pánico se deshicieron rápidamente de las acciones muy diluidas en sus carteras ferroviarias, el mercado se desplomó, y se produjeron unas depresiones largas.

Actualmente, hay cuatro compañías que pueden clasificarse en EE . UU. como trans sistema Ferroviario Simplificado de Chicago continentales, entendiendo — Burlington Northern. como tales las que unen Chicago- — Pacific Rail. el Mississippi o el golfo de — Santa Fe. Méjico con el océano Pacífico . — Southern Pacific.

## **1.7 El Sistema Ferroviario: Características físicas.**

### **1. Infraestructura.**

La infraestructura ferroviaria incluye las instalaciones y edificaciones necesarias para el funcionamiento del ferrocarril: estaciones, vías, puentes y túneles, sistema de señales y comunicaciones, infraestructura de bloqueo de trenes y guiado, agujas, etc. México como ya mencionamos se ha modificado a través de los tiempos y como vemos también estos cambios fueron afectando a nuestros ferrocarriles. En los

últimos 54 años se han construido alrededor de 350 kilómetros de vías férreas, sin embargo aún nos hacen falta más.

#### Mapa No.4: Líneas Ferroviarias de transporte de petróleo en EUA.



Fuente: Faus Joan. El auge petrolero dispara el transporte ferroviario en Estados Unidos. EL PAÍS, Diario. 21 de mayo de 2015. [http://www.elpais.com/internacional/2015/05/20/actualidad/1432151077\\_401289.html](http://www.elpais.com/internacional/2015/05/20/actualidad/1432151077_401289.html)

Los ferrocarriles son la vía determinada para deslizarse por medio de un riel por una tracción mecánica, actualmente podemos clasificar a los ferrocarriles así como se clasifican las carreteras y estas son:

Líneas principales o secundarias: siendo estas las líneas troncales y las líneas secundarias las que completan las redes formadas por las anteriores teniendo así una línea completa férrea.

Líneas de vía angosta y vía ancha: estas corresponden al aspecto geométrico hecho por la construcción. El ferrocarril de vía estrecha, ferrocarril de vía angosta o ferrocarril de trocha angosta es un tipo de transporte ferroviario cuyo ancho de vía o

trocha es inferior al considerado "normal" del transporte ferroviario. Este ancho "normal", que depende de las características de cada país, es el utilizado en la red.<sup>61</sup>

Líneas de vía Ancha: Este ancho se considera "normal", y depende de las características de cada país, es el utilizado en la red principal de ferrocarriles, para México, Japón, E. U.A., y otros países las medidas utilizadas. Trocha o escantillón : La separación entre los rieles paralelos que forman la vía. Se mide entre las caras internas de la cabeza de los rieles, algunos milímetros por debajo de la superficie de rodamiento.

**Imagen No. 6: Comparación del ancho estándar (azul) y la vía angosta más común (rojo).**



Fuente: [http://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril\\_de\\_v%C3%ADa\\_estrecha](http://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_de_v%C3%ADa_estrecha), consultado 12 de febrero 2020.

Líneas de tránsito general, líneas sub-urbanas y urbanas: está clasificada por el servicio que realiza cada uno, como son las de tránsito general corresponden al servicio nacional o internacional de larga distancia. Otras son las ligas que se tienen con la población con las zonas. También se tienen las que prestan servicios dentro de la población como los tranvías o subterráneos. Líneas de servicio particular: son de carácter totalmente privado, por ejemplo las líneas mineras.

**Construcción de la vía.**

La vía de un ferrocarril se compone de dos partes principales: las terracerías y la superestructura.

---

<sup>61</sup> Camacho Ledesma, Talía Eunice Rico. , Gloria M. Transporte de carga ferroviario en México: perspectivas y realidades. Tesis Profesional. UNAM. 2015. Pag.28.

Terracerías: Conjunto de obras formadas por cortes y terraplenes para llegar al nivel de subrasante, y a la superestructura.

Superestructura: Es la parte que va arriba de la terracería y la forman dos hileras de rieles sujetos a piezas transversales llamadas durmientes, que descansan sobre un lecho de material pétreo (balasto), y se agregan los accesorios de la vía tales como placas, planchuelas, tornillos.

Los primeros gigantes corporativos fueron los ferrocarriles transcontinentales del siglo XIX, sus operaciones reorganizaron el espacio y el tiempo, y transformaron el paisaje del Oeste. Con las ruedas, rieles, los vagones y el carbón, abrieron nuevos mundos de trabajo, con nuevas formas de vida. Sus tarifas discriminatorias provocaron una amplia oposición y nuevas políticas antimonopolio.<sup>62</sup>

El dinero utilizado en la construcción no provino de los mismos Si bien el gobierno federal quería construir el ferrocarril transcontinental, en realidad no veía la forma de hacer dinero operándolo. Sin embargo, había muchas maneras de hacer dinero en la construcción y financiación. Los magnates de los ferrocarriles del oeste tenían estrechos vínculos con el Congreso y recibieron concesiones de tierras, garantías de bonos y ayuda para controlar la fuerza laboral organizada. Los ferrocarriles y su influencia señalan el inicio del cabildeo político que conocemos hoy.<sup>63</sup>

La Union Pacific sólo recibió \$43 millones en subsidios de intereses sobre préstamos federales, y los ferrocarriles al este y al oeste del río Mississippi recibieron más de 131 millones de acres de tierras sin costo.<sup>64</sup>

---

<sup>62</sup> Marin County, Safe Rout to Schools, Transportation Authority Marin. Historia y Política del Transporte en los Estado Unidos.

<http://www.saferoutestoschools.org> consultado el 19 de mayo de 2021.

<sup>63</sup> Idem.pag.8

<sup>64</sup> Ibid.p8



Durante siglos el caballo fue el principal modo de transporte individual, un inconveniente fue el estiércol, que convertía las atestadas calles de las ciudades en avenidas de lodo, criaderos de moscas y por ende enfermedades. Los caballos consumían el 40 por ciento de la cosecha de granos de los E.U.A., por lo cual, las bicicletas comenzaron a reemplazar a los caballos en grandes números durante el auge de la bicicleta de la década de 1890.

El siglo XIX los trenes de pasajeros llevaban a un creciente número de personas conforme los ferrocarriles se iban ampliando. Los teleféricos y luego los trolebuses eléctricos llegaron a las ciudades en las décadas de 1870 y 1880, transportando grandes cantidades de pasajeros urbanos. Los tranvías eléctricos empezaron a desplazar al ómnibus tirado por caballos y para 1908 la electricidad había sustituido a 500,000 caballos. Cuando las bicicletas se presentaron en esa época, el público se maravilló de la libertad personal que brindaban.<sup>65</sup>

En 1896, había cuatro millones de bicicletas rodando por América del Norte, se aumentó el turismo por bicicleta, dando lugar a hostales y otros negocios que atendían a los viajeros. En Chicago, carteros en bicicleta reducían el costo de entrega de correo. Las ambulancias impulsadas por pedales alcanzaban velocidades que las tiradas por caballos no podían igualar. La invención de la bicicleta ha tenido un enorme impacto en la sociedad, tanto en términos de cultura y de adelanto en los métodos industriales modernos. Varios componentes que fueron inventados para la bicicleta con el tiempo llegaron a desempeñar un papel clave en el desarrollo del automóvil.

Estos incluyen los rodamientos de bolas, neumáticos, ruedas dentadas accionadas mediante cadenas y ruedas de rayos. Había tanta gente en bicicleta que el ciclismo pronto comenzó a influir en el entorno urbano y se necesitaban buenas carreteras.

---

<sup>65</sup> Richard White, *Railroaded: The Transcontinentals and the Making of Modern America* Revista del Foro de arquitectura vernacular, Vol. 21, núm. 1 (primavera de 2014), págs. 154-156

Hacia finales del siglo XIX, donde había buenas carreteras había ciclistas. Y donde había suficientes ciclistas nacían negocios, y pronto aparecían nuevas ciudades.<sup>66</sup>

El Movimiento para Buenas Carreteras ocurrió en los Estados Unidos entre finales de la década de 1870 y la de 1920, los promotores de mejores carreteras, liderados por ciclistas, convirtieron la agitación local en un movimiento político nacional. Fuera de las ciudades, los caminos eran de tierra o grava: enlodados en invierno y polvorientos en verano. Los primeros organizadores de los Estados Unidos citaban el ejemplo de Europa, donde la construcción y el mantenimiento de los caminos estaba subvencionado por los gobiernos nacionales y locales.

Tranvías, bicicletas, carros tirados por caballos, automóviles eléctricos, automóviles de gasolina, los trenes interurbanos y los trenes de larga distancia, prevalecían como transporte hasta la década de 1920 en Estados Unidos. Pero el carro fue remplazó a otros medios de traslado. Las políticas regulatorias de EE.UU. y las prácticas industriales impulsaron el declive de medios de transporte distintos al automóvil.<sup>67</sup>

La producción anual de automóviles en EE.UU. aumentó de 2 millones durante la década de 1920 a 5.5 millones en 1929. Para finales de la década de 1920 había un automóvil por cada cinco estadounidenses, lo que permitía, en teoría, que cada persona en el país estuviera en la carretera en un automóvil al mismo tiempo.

Los magnates de los ferrocarriles habían dañado su imagen con el público como traficantes de poder y de ser corruptos que se convirtieron en los villanos. En 1887, el Congreso creó la Comisión de Comercio Interestatal, que impuso regulaciones a los ferrocarriles. El gobierno daba préstamos a los ferrocarriles para mejorar los derechos de vía ferroviarios, pero pagaba en su totalidad por los derechos de vía de carreteras.

---

<sup>66</sup> Richard White, Ibid.

<sup>67</sup> Marin County, Safe Rout to Schools, Transportation Autorithy Marin. Historia y Política del Transporte en los Estado Unidos. Pag.2  
<http://www.saferoutestoschools.org> consultado el 19 de mayo de 2021.

La Administración de Avance de Obras de la época de la Depresión dio 10 veces más de fondos a las carreteras que a los ferrocarriles.<sup>68</sup>

La construcción de carreteras absorbía cantidades crecientes de los presupuestos gubernamentales. En 1929, los gastos del gobierno estadounidense ascendieron a \$2,237 mil millones, pero los ingresos recaudados de los diferentes impuestos especiales a los vehículos a motor llegaron a sólo US\$ 849 millones, lo cual significó que el 62% del gasto en carreteras tuvo que obtenerse de otras fuentes. En esencia, el gobierno federal desvió las subvenciones de los ferrocarriles a las carreteras. La riqueza de Estados Unidos, el éxito de la producción masiva, las ricas reservas de petróleo, y la creciente red de carreteras pavimentadas contribuyeron a que fuera una nación de automovilistas.

Dos factores llevaron a la popularidad de los automóviles. Uno de ellos fue el costo: el precio de los automóviles se redujo constantemente hasta mediados de los años 1920 por lo que muchas familias trabajadoras que recibían buen sueldo pudieron permitirse el lujo de comprar un coche. El Modelo T de Ford, por ejemplo, costaba \$290 en 1926. En 1925, el 75% de todas las compras de automóviles en el país fue en el plan de pagos.<sup>69</sup>

Los estadounidenses se han acostumbrado al automóvil, no obstante los problemas de tránsito y accidentes. La construcción de carreteras absorbía Sin embargo, el servicio de tranvía que disfrutaban muchos residentes de ciudades era lo suficientemente bueno que no requerían automóviles; en 1927, la tasa más baja de propiedad de autos en EE.UU. era en las ciudades de 100,000 en adelante, en donde sólo el 54% de las familias poseía automóvil. Pero los acontecimientos de los años 1930 cambiaron todo eso.<sup>70</sup>

---

<sup>68</sup> Marín County. Ibidem. Pag.2

<sup>69</sup> Marin County, Safe Rout to Schools, Transportation Autorithy Marin. Historia y Política del Transporte en los Estado Unidos. Pag.2

<http://www.saferoutestoschools.org> consultado el 19 de mayo de 2021.

<sup>70</sup> Marin County- Ibidem-pag.4

La influencia política de los magnates ferrocarrileros fue transferida a la industria del automóvil, la cual crecía por subvenciones del gobierno. Querían asegurarse de que la competencia de los ferrocarriles fuera eliminada para siempre. En 1936, General Motors, Firestone Tire, Standard Oil y otros formaron la empresa National City Lines. Usaron National City Lines (NCL) para comprar en forma sistemática las líneas de tranvía, desmantelarlas y sustituirlas con autobuses. Esta conversión a autobuses, la mayoría con motores diesel de GM, se llevó a cabo a pesar de que los tranvías eran a menudo los principales productores de ingresos netos de NCL. En todo el país, las vías fueron anuladas y los autobuses de diesel fueron introducidas en calles de la ciudad.

En 1956, el Congreso aprobó la Ley de Asistencia Federal de Carreteras, y nació la red de autopistas interestatales. El sistema de 41,000 millas fue diseñado para acceder a las ciudades con más de 100 000 habitantes lo cual quedó casi concluída en 1990, con un costo de \$ 100 mil millones.

En las décadas de 1960 y 1970, una nueva filosofía comenzó a surgir en relación con el transporte. Jane Jacobs, en su libro destacado *The Death and Life of the Great American Cities*, fue una de las primeras personas en cuestionar los beneficios de la sociedad centrada en automóviles. La crisis energética de la década de 1970, precipitada por la escasez de petróleo hizo que mucha gente cuestionara nuestro uso de energía. Muchos ambientalistas comenzaron a darse cuenta de que los esfuerzos para lograr un mejor acceso para los autos estaban llevando a una terrible pérdida de las tierras agrícolas y zonas silvestres de Estados Unidos.

También se dieron cuenta de que el hacer del automóvil el único modo de transporte y de los suburbios el uso de suelo preferido tenía graves consecuencias ambientales. Se inició un movimiento que promovía patrones de uso de suelo que apoyaba el andar a pie y en bicicleta, que podía tener servicio por transporte público, y que hacía que los bienes y servicios fueran más accesibles a través del desarrollo de uso mixto. En la olimpiadas de Tokio en 1964, Japón mostró una supremacía en transporte

ferroviario con el tren bala, tal vez eso aunado a la inconformidad de ambientalistas los trenes volvieron a ponerse de moda.

El cambio de destino de las subvenciones de los ferrocarriles a las carreteras que empezó en la década de 1920 ya está bien arraigado en la mentalidad norteamericana. Así como el cambio de dirección del gobierno de EE.UU. en la distribución de fondos para el transporte es dramático, también lo son las percepciones del público. Estamos ‘invirtiendo’ en aeropuertos. Estamos ‘invirtiendo’ en carreteras. Pero estamos ‘subsidiando’ los trenes “, dijo Joe Vranich, ex jefe de la Asociación de Ferrocarriles de Alta Velocidad. Gordon Linton de la Administración Federal del Transporte Público pregunta: “¿Es una fuerza de mercado completamente libre cuando el mismo gobierno federal que transforma todo el paisaje con un sistema de autopistas interestatales descarta el transporte público urbano como un asunto que se aborda mejor a nivel local?” Sin embargo, se ha avanzado.<sup>71</sup>

En 1992, la Ley de Transporte Superficie, que distribuye los fondos del impuesto a la gasolina, comenzó por primera vez a financiar instalaciones para peatones y ciclistas. Cada vez que se ha renovado la ley, se han asignado más fondos para este sector. En 2004, el programa de Rutas Seguras a las Escuelas se añadió a la mezcla, ofreciendo \$612 millones para financiar la infraestructura para proporcionar un acceso seguro a las escuelas; esa cantidad incluye ciertos fondos para programas educativos.<sup>72</sup>

En 2012, se debate en el Congreso un nuevo proyecto de ley de transporte, y es posible que los fondos para ciclistas y peatones, incluyendo Rutas Seguras a las Escuelas, podrían ser severamente restringidos o hasta cancelados por los nuevos bloques de votantes en el Congreso. La saga continúa. Los argumentos a favor del transporte sostenible abarcan las preocupaciones económicas, los costos ambientales

---

<sup>71</sup> Transportation Authority Marin. United States Transportation History. Safe Routes to School Marin County. Publication. Pag. 7 <https://www.yumpu.com/es/document/view/42950801/historia-y-politica-del-transporte-en-los-estados-unidos> (consultado 15 de marzo 2022).

<sup>72</sup> Idem.

y los temas de salud. Mucha gente está empezando a ver los valores sociales de las comunidades de desarrollo inteligente.

Actualmente, la única línea en Estados Unidos es la línea Acela de Amtrak en el Corredor Noroeste, donde el tren “puede alcanzar 150 mph en solo 34 millas de su tramo de 457 millas. Su velocidad promedio entre Nueva York y Boston es de aproximadamente 65 mph.

En comparativo con la línea Acela y la red ferroviaria de alta velocidad de China, la de EE.UU. se queda corta, puesto que en el territorio asiático cuentan con el sistema más grande del mundo, el cual posee más de 19 mil millas. Además, si se coteja el tren bala de Japón construido en 1960, este alcanza casi las 200 millas por hora.<sup>73</sup>

Aunque en Estados Unidos se está construyendo un sistema ferroviario de alta velocidad en California, aún habrá que esperar para su inauguración. Según la Autoridad de Tren de Alta Velocidad del estado, este rápido sistema de transporte conectará a las ciudades de Los Ángeles y San Francisco, alcanzando velocidades de hasta 350 km/h.

Aunque en Estados Unidos se está construyendo un sistema ferroviario de alta velocidad en California, aún habrá que esperar para su inauguración. Según la Autoridad de Tren de Alta Velocidad del estado, este rápido sistema de transporte conectará a las ciudades de Los Ángeles y San Francisco, alcanzando velocidades de hasta 350 km/h.

---

<sup>73</sup> Guest Rewards Amtrak. National Corporation of Passenger Railways. 2021. <https://espanol.amtrak.com/train-routes>. Consultado 25 de mayo de 2021.



## **Conclusiones:**

El ferrocarril, una vez que fue descubierto fue evolucionando y contribuyó enfáticamente al desarrollo de las economías en el mundo, en las naciones, generando desarrollo en regiones, y poblaciones locales. Como medio transporte ha sido de gran trascendencia para el desarrollo de las civilizaciones, el comercio y hasta para los ejércitos. Empero, los ferrocarriles mexicanos que se germinaron de forma concomitante con el nacimiento de las empresas privadas extranjeras, en la segunda mitad del Siglo XIX, lo que propició la creación en 1908 de los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), con participación estatal mayoritaria. Con la Revolución Mexicana en 1910, causó una enorme destrucción de la red ferroviaria, acotó su desarrollo, hubo abusos en los procesos administrativos hasta finales del Siglo XX. Los esfuerzos de reconstrucción y para hacer frente a la deuda acumulada, no impidieron la necesidad de su expropiación en 1937. Las rutas ferroviarias han generado y propiciarán polos de desarrollo a su paso, impulsando la economía local y regional.

En Estados Unidos el ferrocarril fue clave para el desarrollo económico, la travesía del enorme territorio fue titánica, pero los resultados fueron significativos llevando el progreso sobretodo en zona aledañas a estaciones y vías. La importancia de conectar el este al oeste, en primera instancia por la fiebre del oro en California, coadyuvó al progreso con un efecto multiplicador económico, gestando empleo, ampliando el comercio y los servicios entre las poblaciones, además de que en la estaciones se convirtieron en áreas económicas en donde se ofrecían mercancía y servicios.

Desde esa época los inversionistas ferrocarrileros han visto en México una oportunidad para avanzar y convertirse en grandes movilizadores de la materia prima a su país.

Una vez conocida su historia y su evolución en el siguiente capítulo se abordarán los aspectos sobresalientes del ferrocarril en un nuevo escenario de la economía, trazado por la Globalización que de ésta derivaron la formación de bloques comerciales,



conjuntando intereses regionales para jugar el nuevo esquema de libre comercio, en Norteamérica ésta acción se cristalizó en un Acuerdo libre comercio con Estados Unidos en el marco del TLCAN.

Lo anterior constituyó cambios estructurales, políticos y sociales en las naciones firmantes del tratado comercial, que dictó nuevas reglas, para la operación comercial en la región trastocando e incitando a un entramado de fuerzas e intereses que permearon la vida de millones de habitantes de la región, creando una interacción de ideas y situaciones que se reflejaron en una lucha entre quienes lo impulsaban, beneficiarios y opositores.

## CAPITULO II

### **2. TRABAJADORES FERROCARRILEROS MEXICANOS CONDICIONES LABORALES Y TLCAN.**

#### **2.1.1 LA POLÍTICA ECONÓMICA DE MÉXICO DE APERTURA Y EL TLCAN (1982-1994).**

En este segundo capítulo tiene como objetivo mostrar de manera concreta la política económica que fue implementada en nuestro país, sin omitir comentar que México y América Latina, vivieron durante la década de los ochenta una recesión, la hiperinflación, el sobreendeudamiento y la consiguiente incapacidad de pago, lo que se ha considerado, en terminos económicos como el "la década perdida" que afectó alarmantemente el nivel de vida de la población, el cambio al modelo neoliberal. En ésta fase fue la que llevó a nuestro país a cambios estructurales en el modelo económico determinante para que nuestro país se insertara en la globalización bajo un esquema de libre mercado no del todo favorable, en la que se redireccionó a México a satisfacer las necesidades de las grandes empresas trasnacionales anteponiendo las propias.

Es de suma importancia ver los cambios estructurales implantados en México, que cambio el modelo económico, que tranformó los sectores de la economía, en los cuales impactó al transporte ferroviario, que implicó el traslado de bienes públicos a privados, así como la modificación del contrato colectivo de la fuerza trabajadora ferrocarrilera.

#### **2.1 La política económica de apertura económica (1982).**

En la década de los años setenta la economía mexicana tuvo tasas de crecimiento superiores al 6 por ciento, hasta principios de los años ochenta, empero decrece para 1982 derivando en una devaluación del peso lo que provocó una crisis económica que afectó la estructura productiva.

Es importante señalar que desde los años sesenta, irrumpieron tres dilemas estructurales del capitalismo, lo que facilitó la globalización, con tres complicaciones estructurales:

1. La crisis del Estado de bienestar, basado en la instauración del Estado mínimo o neoliberal. El “Estado providencia”, que tuvo mayor vigencia entre los años cincuenta y sesenta, se apoyó en aspectos determinantes del consenso político.<sup>74</sup> “El Estado de bienestar (1945-1970) se desarrolló en un ambiente propiciado por las luchas de la clase trabajadora, las resistencias a la reproducción del capital y los esfuerzos del capital por reivindicar las bases fundamentales de éste”.<sup>75</sup>
2. La crisis de la rigidez productiva fordista, la cual fue superada con la producción flexible, es decir, la integración del mundo a través de redes productivas. El reemplazo del régimen fordista (acumulación rígida, trabajo especializado, producción en serie) por un régimen flexible (computación, automatización flexible, redes de información), fue producto de la tercera revolución tecnológica, en la que las tecnologías duras como la microelectrónica, generaron nuevas ramas industriales y la transformación de la producción, circulación y consumo. Esta situación en la mayoría de empresas mexicanos no tuvo plena adopción, lo que generó un fácil desmantelamiento.
3. La crisis de los Tratados de Bretton Woods, conjugada con la globalización. Las presiones contra el dólar estadounidense provocaron su devaluación, lo que obligó al FMI a fijar nuevos tipos de cambio. La respuesta del gobierno norteamericano fue crear los Derechos Especiales de Giro, cuyo propósito fue sustituir al dólar en sus transacciones internacionales; además, en 1971, Nixon canceló la venta de oro al resto de los países. El sistema de tipos fijos ajustables fue sustituido por la flotación generalizada, lo que eliminó el patrón oro-dólar; supresión del régimen de paridades

---

<sup>74</sup> Álvarez Berta, Navarro Miranda. El Estado de Bienestar: veinte años de dilemas críticos, Madrid, Fundación Argentina, 1996.pags.32-34.

<sup>75</sup> Espejel Mena, Jaime; Rodríguez Mena, José Luis; Flores Vega, Misael Las transformaciones del Estado y la administración pública: del Estado de bienestar al Estado cívico Espacios Públicos, vol. 17, núm. 39, enero-abril, 2014, Universidad Autónoma del Estado de México Toluca, México pp. 31-51

fijas de las monedas; agudos desequilibrios monetarios y financieros; devaluación de la mayoría de las monedas.

Las situaciones coyunturales económicamente antagonistas fueron:

- a) El “shock” petrolero. En 1973 se fundó la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), la que decidió aumentar su precio, el que pasó de menos de tres, a casi cuarenta dólares en 1979.<sup>76</sup>
- b) La estanflación que significó una combinación de estancamiento económico con inflación en el que coincidieron el creciente desempleo con presiones inflacionarias.
- c) El excedente de recursos provenientes de los países exportadores de petróleo (petrodólares), generó una excesiva liquidez en el sistema financiero internacional, que provocó endeudamiento público de la mayoría de los países. A principios de los ochenta, por la crisis de la deuda que estalló en México, se aplicaron programas de ajuste económico supervisado por el FMI.

La crisis económica de los años setenta impactó negativamente al modelo keynesiano y como Estado de bienestar. El déficit público fue señalado como una de las principales causas de la crisis económica, por ello, la propuesta neoliberal fue subsanar el déficit público mediante la disminución del gasto estatal, la privatización de las empresas públicas, la reducción del aparato burocrático y el desmantelamiento del Estado social.

Con la finalización de la segunda guerra mundial se buscó utilizar como un mecanismo para crear las condiciones económicas y políticas que permitan armonizar el comercio mundial y evitar controversias, esto propició la creación de un nuevo orden económico internacional. Bajo ésta perspectiva se alcanzaron los nombrados “Acuerdos de Bretton Woods”, con los cuales fueron instituidos el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial (ex BIRF) y se buscó también la creación de

---

<sup>76</sup> Revueltas, Peralta Andrea, Las transformaciones del Estado en México: un neoliberalismo a la Mexicana. México DF: UAM-X, CSH, Política y cultura; 1a. edición. 1996. p.16

una Organización Internacional de Comercio (OIC), la cual no llegó a cristalizarse. Derivado del fracaso de la OIC, se estableció el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), acuerdo intergubernamental que servirá posteriormente de base para la creación de la OMC en 1995, encargada de producir y regular las normas del comercio sobre la base de negociaciones. La crisis en la balanza de pagos de 1976 fue seguida por un periodo de liberalización de las importaciones entre 1977 y 1979, cuando el gobierno en turno empieza a considerar el adherirse al GATT. En las memorias del presidente José López Portillo, fue en enero de 1979 cuando acordó iniciar consultas para el eventual ingreso al GATT, antes de la visita oficial del presidente de Estados Unidos, Jimmy Carter, enfatizando que se mantuviera “un status conveniente para el país”.<sup>77</sup>

A partir de 1982, se aplicó en México el modelo neoliberal basado en el abandono del Estado interventor y responsabilidad social; además, se reemplazó el modelo industrial de sustitución de importaciones por la liberalización y desregulación industrial, comercial y financiera; priorizando al capital financiero o inversión de cartera por el capital productivo; bajo las directrices del FMI y del Banco Mundial.

El proceso de apertura de México al exterior, se inició con la incorporación al GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, en agosto de 1986, bajo tres objetivos: primero que las relaciones comerciales y económicas debían tender al logro de niveles de vida más altos, segundo la consecución del pleno empleo y de un nivel elevado, cada vez mayor, del ingreso real y de la demanda efectiva, tercero la utilización completa de los recursos mundiales y finalmente el acrecentamiento de la producción y de los intercambios de productos.<sup>78</sup>

---

<sup>77</sup> Tovar Landa, Ramiro. 30 años de apertura comercial en México: del GATT al Acuerdo Comercial Transpacífico. El Cotidiano, núm. 200, 2016, pp. 76-88, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, Distrito Federal, México.

<sup>78</sup> Vega Robledo, Felipe Amado. Influencia del GATT en el comercio exterior de México. Investigación Administrativa. Revista ESCA, IPN. No. 61, Julio-Septiembre de 1986. Pag. 14

No omito mencionar que en el año de 1979 se había iniciado el proceso de adhesión, sin embargo había muchos requisitos que no se cumplían como la reducción arancelaria.

Es importante mencionar que a comienzos del siglo XX, con la construcción de vías férreas, en México las importaciones alcanzaron casi el 50% de los ingresos estatales, que se derivaron de los aranceles y los motivos eran más del tipo recaudatorio que por fines proteccionistas. Sin embargo posteriormente al término de la revolución; el objetivo primordial de la política arancelaria se enfocó hacia la protección de los sectores productivos, específicamente el industrial.

En ese año la devaluación del peso frente al dólar estadounidense, trajo una crisis y un aumento en los precios, los productos de la canasta básica duplicaron su precio de un día para otro, la inflación estuvo arriba del 100 por ciento, afectando el poder adquisitivo. El presidente Miguel de la Madrid recibe al país en una situación de incertidumbre e inestabilidad económica, con una deuda externa del sector público que había aumentado en 1981 en un 56.6 por ciento (18 mil millones de dólares), el PIB bajó 0.7 % y en 1983, el PIB disminuyó 4.3 por ciento.<sup>79</sup>

La crisis de 1982 provoca un decremento en el PIB al pasar de -0.7 a -4.3 en 1983; reducción de las reservas internacionales de 5,035 millones de dólares en 1981 a 1,832 millones de dólares en 1982, así como una deuda externa total de aproximadamente 85 mil millones de dólares.<sup>80</sup>

La política económica de 1983 tuvo como eje: 1) disminuir la inflación a la mitad del año anterior; 2) corregir el déficit público; 3) restablecer los pagos por servicio de la deuda, y 4) reducir el déficit comercial. Para 1984 la política económica se concentró en tener: a) inflación, 40 por ciento; b) crecimiento del PIB, 1 por ciento; c) déficit del sector público, 5.5 por ciento del PIB, y d) ingresos por precios y tarifas. En 1985 la

---

<sup>79</sup> Equilibrio Económico, Revista de Economía, Política y Sociedad. Vol. 10 (1) Semestre enero-junio de 2014  
Núm. 37, pp. 97- 122

<sup>80</sup> Idem.

política siguió los lineamientos de los años previos: 1) reducir la inflación a 35 por ciento; 2) inducir un crecimiento económico de 3 y 4 por ciento; 3) aumentar los salarios reales; 4) reducir el déficit financiero del sector público a 5.1 por ciento del PIB, y 5) limitar el endeudamiento a mil millones de dólares.<sup>81</sup>

En la Gráfica se puede observar que a partir de 1982, los crecimientos fueron negativos hasta 1984 que fue de 3.6 anual, es importante mencionar que debido al modelo económico, de una economía proteccionista se pasa a una liberalizada.

**Tabla No. 5: Crecimiento del PIB y del ingreso per cápita 1980-1988.**

Año	Crecimiento del PIB (por ciento).	Ingreso per cápita (dólares)
1980	8.3	4,338
1981	8.8	5,044
1982	-0.7	5,192
1983	-4.3	5,050
1984	3.6	5,311
1985	2.8	5,506
1986	-3.8	5,307
1987	1.9	5,443
1988	1.2	5,587

Fuente: Equilibrio Económico, Revista de Economía, Política y Sociedad. Vol. 10 (1) Semestre enero-junio de 2014 Núm. 37, pp. 97- 122

Es importante mencionar que a comienzos del siglo XX, con la construcción de vías férreas, en México las importaciones alcanzaron casi el 50% de los ingresos estatales, que se derivaron de los aranceles y los motivos eran más del tipo recaudatorio que por fines proteccionistas. Sin embargo posteriormente al término de la revolución; el objetivo primordial de la política arancelaria se enfocó hacia la protección de los sectores productivos, específicamente el industrial.

<sup>81</sup> Idem.

De 1982 a 1990, se marcó el fin del modelo de sustitución de importaciones, implementado durante más de tres décadas en México. El comportamiento de la economía, provocó que el ingreso per cápita no se incrementara en los montos que se requerían para hacerle frente a los precios y la caída de la producción, por tal motivo en 1988 se tuvo un ingreso per cápita de 5,587 dólares, mientras en Estados Unidos superaban los 20,000 dólares y en Canadá 17,657 dólares, dichas cifras nos indican como la estructura productiva perdía su dinámica, así como su competitividad, afectando el poder adquisitivo de la sociedad mexicana.

### **2.1.2 Periodo Neoliberal 1988-1994.**

Salinas recibe una economía endeble, con alta inflación, desindustrialización, disminución de empresas paraestatales, 1,155 a 810 existentes a inicios del sexenio de Salinas, (1988-1994) decrecieron a 210, así que 1988 se cerró con un crecimiento del 1.2 por ciento en el PIB.<sup>82</sup>

El gobierno de Carlos Salinas tuvo un PIB bajo y una elevada tasa inflacionaria, así como una creciente deuda pública externa e interna, que implicaron realizar ajustes en las finanzas públicas, en la apertura financiera y comercial, así como en la privatización de las empresas paraestatales, intentando sentar las bases del crecimiento económico, sin inflación y reducir la deuda pública.

El rediseño del gobierno, el rezago tecnológico y la falta de inversión fueron los motivos que justificaron la privatización de Teléfonos de México. Dijeron que Telmex, no era rentable y que si se privatizaba bajarían los costos al consumidor y mejoraría el servicio.

Originalmente Slim sólo tenía el 5% de la compañía, los otros dos socios principales eran South Western Bell y France Telecom, de cada peso que ganaba Slim los socios

---

1.1.1 <sup>82</sup> Salazar, Francisco. Globalización y política neoliberal en México. El Cotidiano, vol. 20, núm. 126, julio-agosto, 2004. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco Distrito Federal, México, p.12



ganaban dos. El grupo encabezado por Slim fue favorecido por el gobierno de Salinas cuando éste aceptó que una parte de la oferta fuera pagada a plazos, con dinero proveniente de las propias ganancias que Slim obtuviera con Telmex en su poder.

Imagen No. 7: Pago por la empresa paraestatal TELMEX



Fuente: Axotla Victor Manuel. El Sol de México. Periódico. 10 de diciembre de 1990.

En 1990, el presidente de la República anunció que privatizaría la Banca. El 17 de mayo el Secretario de Hacienda, Pedro Aspe, anunció que el gobierno se desprendía de la Banca porque no se justificaba que el Estado poseyera esos cuantiosos recursos “mientras exista la incuestionable e impostergable obligación de dar respuesta positiva a las enormes necesidades sociales”. El proceso de venta de las 18 instituciones de crédito que se privatizaron se llevó a cabo de junio de 1991 a julio de 1992.

La privatización de la Banca en México fue parte de la política de privatización vinculada en el proceso del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, El Estado, por otra parte, se mantuvo alejado de la intermediación financiera comercial otorgándole mayor libertad.

En este sentido, la política económica buscaba impulsar al sector externo, fomentando las exportaciones no petroleras, y eliminando las restricciones no arancelarias, así como atraer inversión extranjera que transfiriera tecnología al país, según el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 1989-1994. En este contexto, la apertura

comercial tiene que ver con la necesidad de México de atraer flujos de Inversión Extranjera Directa (IED), que estimularán la producción de la industria doméstica haciéndola más competitiva y disponer de reservas internacionales que ayuden a cubrir los déficits en la balanza comercial.

La IED se convirtió en área prioritaria y se simplificaron trámites, asimismo se modificaron artículos de la Constitución Mexicana, entre ellos el Artículo 27, y se establecieron incentivos para estimular su llegada al territorio mexicano (Pacheco, 2007). Así también, se impulsaron negociaciones comerciales y se logró la firma de un ambicioso Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN, México, Estados Unidos y Canadá), formando parte México de uno de los mercados más grandes del mundo, pero sin tener las condiciones organizativas y tecnológicas para competir con las empresas de estos países. Se desprotegió los mercados internos a las empresas que competían con sus exportaciones en plano internacional, cuando primero se debió cristalizar su acción en el mercado interno.

Salinas consideró que por medio de los altos flujos de IED se reforzarían las reservas internacionales, así como la capacidad de exportación y se generaría un boom exportador; además con el TLCAN se estaría enviando una señal positiva, la Política económica y crecimiento en México a los mercados internacionales, dando certidumbre a los inversionistas para invertir y ubicarse en México teniendo acceso con mayor facilidad al mercado estadounidense y canadiense.

La política económica de dar un mayor impulso al sector externo estabiliza la economía en el corto y mediano plazo. El país avanzó en la estabilidad de precios, la inflación durante el sexenio de Salinas en de un dígito (7.1 por ciento anual), y se logra un superávit en las finanzas públicas de 0.98 por ciento del PIB, asimismo se reduce la deuda pública de 63.5 por ciento del PIB en 1988 a 22.5 por ciento en 1994, la IED se incrementa en 8,092.5 millones de dólares, pasando de 2,880 millones de dólares en 1988 a 10,972.5 millones de dólares en 1994.<sup>83</sup>

---

<sup>83</sup> INEGI: Estadísticas Históricas de México. Inversión Extranjera Directa 1987-1994. Tomo I.

Empero, la economía no estuvo respaldado en una estructura productiva competitiva, sino más bien en un desequilibrio en la cuenta corriente, que derivó en un déficit comercial acumulado de 68, 561.8 millones de dólares, además de una disminución en las reservas internacionales en 5,884 mdd.<sup>84</sup> Esta situación el 21 de diciembre de 1994, provocaron la devaluación del peso frente al dólar.

Durante el gobierno de Ernesto Zedillo, se recrudeció la política Neoliberal se disminuyó la intervención del estado en la economía bajo el eje del TLCAN, la supuesta estabilidad en los niveles inflacionarios y de la economía en general durante el gobierno de Salinas llegó a su límite en los primeros días de gobierno y se continuó con las devaluaciones del peso frente al dólar, derivado de los altos déficit en la balanza comercial y la escasez de reservas internacionales.

La política económica se enfocó en fortalecer el ahorro interno, siendo éste el eje del Plan Nacional de Desarrollo, con el fin de reconstruir el sistema fiscal, el de seguridad social, la intermediación financiera y la seguridad jurídica de la Inversión Extranjera Directa, para a atenuar los efectos negativos en la balanza comercial, así como poder recibir las técnicas avanzadas de producción, y mejorar procesos con tecnología de vanguardia, ya que en el país la inversión destinada a la investigación y desarrollo de ciencia y tecnología son menores al 0.5 por ciento del PIB, mientras en los principales socios comerciales invierten arriba del 2 por ciento del PIB.<sup>85</sup>

El gobierno de Ernesto Zedillo trató de mejorar el bienestar de la sociedad mexicana, por medio de: 1) Una reforma fiscal para promover el ahorro y la inversión. 2) Incentivar el ahorro privado a través de instrumentos financieros que ofrezcan seguridad y rendimientos competitivos a los ahorradores. 3) Fortalecer los mecanismos de financiamiento del sistema de seguridad social como medio eficaz para estimular el ahorro interno. 4) Consolidar el ahorro público mediante el mantenimiento de finanzas públicas sanas, y de un ejercicio del gasto corriente, e

---

<sup>84</sup> BANXICO. Informe Anual 1994. Banco de México.

<sup>85</sup> González Amador Roberto. México destina sólo 0.4% del PIB a la investigación científica. La Jornada, Periódico. Secc. Economía 10 de mayo 2009.

inversión pública que siga criterios de eficiencia social. 5) Utilización prudente del ahorro externo que se complemente con el ahorro interno. En el sexenio de Ernesto Zedillo el PIB fue de menos -6.4%, sin embargo terminó el sexenio con un crecimiento promedio del 3.4%.<sup>86</sup>

El ingreso per cápita fue bajo, comparado con los principales socios comerciales de México, un logro que se obtiene durante la administración de Ernesto Zedillo es que al finalizar su periodo de gobierno se tiene estabilidad en las variables macroeconómicas referentes a la tasa de interés y de inflación, esta última se mantiene a finales de la década de los noventa por abajo del 6 por ciento anual. Sin embargo, dicha estabilidad no se reflejó para generar los niveles de empleo que se demandaban los más de un millón de jóvenes que se incorporaban cada año al mercado de trabajo, los cuales al no poder entrar en el mercado formal engrosaron el empleo informal, el cual en 1995 superaba los 8 millones y en 2003 rebasó los 10 millones.<sup>87</sup>

En cuanto a la situación ferroviaria mediante la reforma al artículo 28 constitucional y en pleno proceso de privatización, fue reclasificado y los ferrocarriles en México cambiaron de ser una actividad estratégica por su importancia e impacto en el desarrollo nacional a ser clasificados como una actividad prioritaria y apta de privatización.

Por otra parte, para asegurar y garantizar el pago vitalicio de pensiones jubilatorias y demás prestaciones a los 56, 372 ex trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México, el 19 de diciembre de 1997, se celebró contrato a fin de crear, el Fideicomiso denominado FERRONALESJUB 5012-6, actuando como fideicomitente Ferrocarriles Nacionales de México y como Fiduciaria Nacional Financiera S.N.C., cuyo capital inicial se constituyó con un depósito de 50, 000.00 pesos hecho por la empresa y, por

---

<sup>86</sup> Campos, Suárez Enrique. El crecimiento por sexenios. La Gran Depresión. El Economista. 27 de febrero de 2019. <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/El-crecimiento-por-sexenios-20190227-0141.html> (Consultado 12 de marzo 2022)

<sup>87</sup> INEGI. Anuario Estadístico. Año 2011.

la transferencia realizada por la Tesorería de la Federación por un monto de 13,529.700.000.00 de pesos, producto de la licitación de las redes ferroviarias.<sup>88</sup>

### **2.1.3 Reconfiguración de Modelo Neoliberal 2000-2018.**

El 1 de Diciembre del año 2000, Vicente Fox, recibe una economía estable, continuando con la mayor apertura al mercado, bajo el esquema del Tratado de Libre Comercio. En ese periodo, se consideró que mediante el libre mercado el país sería más competitivo, se reconoce que la transición económica que ha vivido la economía mexicana no era fácil y las reformas de liberalización modificarían la estructura productiva, donde no todos los sectores se adaptaron al ritmo de las transformaciones que requería la economía del país.

En el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 se estableció acelerar a los sectores rezagados por medio de una mayor apertura al mercado. Se argumentó el nuevo entorno globalizado a las empresas, se impuso un nuevo tipo de competencia basada en la especialización de los procesos productivos, por lo que se ajustaron a la nueva demanda del mercado interno y flexibilizarse ante los cambios de la tendencia internacional, sin considerar los ajustes relacionados con la disponibilidad de tecnologías flexibles (microprocesadores), la cuales permiten cambiar la producción en un corto plazo, con un costo alto y muchas empresas no pudieron acceder a créditos que les permitieran adquirir tecnología de vanguardia para ajustarse a los nuevos patrones de demanda, la cual se concentra en el consumo de bienes y servicios que conllevan un alto valor agregado o tecnológico que hace competitivas a las empresas.

El gobierno de Vicente Fox pretendió crear mayor infraestructura para conectar a las regiones del país y que a la vez tuviera un efecto en la creación de cadenas productivas que integraran a las empresas y reducir sus costos de producción para ser más competitivos en los mercados. Es conocido que el desarrollo de

---

<sup>88</sup> Gaceta Del Senado de la República. Antecedentes. Gaceta LX/IPPO-23/10608, 21 de Noviembre de 2006. [https://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_del\\_senado/documento/10608](https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/10608) consultado 04 de octubre 2021.

infraestructura es un detonante de la inversión productiva y a la vez reduce costos, sobre todo en los transportes.

En éste escenario las empresas ferroviarias estadounidenses, empezaron a crecer y enfocarse en el teorema económico centro-periferia para extender sus ramales ferroviarios para asegurar el suministro de materias primas de México a Estados Unidos.

Se trató de Promover un Crecimiento para: 1) Crear empleos para millones de jóvenes para incorporarse al mercado de laboral. 2) Abatir la pobreza, abrir espacios a emprendedores e igualdad de oportunidades entre regiones, empresas, así como en los hogares 3) Estabilidad, baja inflación para la recuperación de los salarios, la reducción de tasas de interés y la expansión del crédito. 4) Oportunidades para todos y la disponibilidad de instrumentos para participar en la economía. 5) Considerar el proceso de globalización de la economía mundial, y que el país se integre obteniendo los máximos beneficios. 6) La transición social con la participación de los ciudadanos en la toma de decisiones. 7) Aprovechar las oportunidades de una población económicamente activa en crecimiento, aumento en la demanda de empleos y de la inversión en capital humano con un crecimiento sustentable que proteja y acreciente el capital natural.<sup>89</sup>

Los resultados económicos en 2001, fueron negativos -0.15 por ciento, en 2002 de 0.8 por ciento, en 2003 de 1.4 por ciento, en 2004 de 4.2 por ciento, en 2005 de 3.3 por ciento y para el 2006 de 5.2 por ciento, terminando el periodo de gobierno de Vicente Fox sin alcanzar el 7 por ciento que se había prometido y se queda en un crecimiento promedio de 2.45 por ciento. En lo que corresponde al ingreso per cápita, continuó con exiguos avances y en 2006 se alcanzan los 13,402 dólares, por su parte Estados Unidos logra 45,575 dólares, Canadá 36,492 dólares, Japón de 32,771 dólares y Corea del Sur de 24,323 dólares, dejando ver éstos últimos países el rezago

---

<sup>89</sup> Licona Michel, Ángel. Política económica y crecimiento en México: cinco sexenios en busca de la estabilidad. Revista: Equilibrio Económico, Revista de Economía, Política y Sociedad. Vol. 10 (1) Semestre enero-junio de 2014 Núm. 37, pp. 97- 122

al que se enfrenta México para poder incrementar los niveles de ingreso y con ello los niveles de vida.<sup>90</sup>

El Gobierno de Fox, concedió a la empresa española Construcción Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) la construcción del primer ferrocarril suburbano de la capital de México, que consta de 27 kilómetros de longitud, para dar servicio en octubre de 2006. La ruta es de Buenavista Ciudad de México a Cuatitlán Izcalli, Estado de México acotando el tiempo de dos horas a 25 minutos. La inversión prevista se eleva a 6.700 millones de pesos (unos 510 millones de euros).<sup>91</sup>

Vicente Fox, continuó con la política sindical de renovación del corporativismo y del neocorporativismo, con organizaciones sindicales contestatarias, sumisas y controladas.

En el sexenio de Felipe Calderón quien asume la presidencia a partir de una elección cuestionada por uno de los contendientes. Para consolidar el crecimiento económico así como el desarrollo científico y tecnológico se realizaron las siguientes acciones:

1. Extender la apertura comercial y atracción de inversión extranjera directa con aranceles más bajos, que permitieran adquirir maquinaria y equipo avanzados a menores costos.
2. Proveer más apoyo directo a la investigación en ciencia y tecnología para el descubrimiento de nuevas ideas, así como garantizar una adecuada propiedad intelectual, así como crear un vínculo estrecho entre el sector público, la academia y el sector empresarial, para plasmar nuevos conocimientos en procesos productivos.

---

<sup>90</sup> Idem.

<sup>91</sup> El país. Diario. Sección Economía. CAF se adjudica la construcción del primer ferrocarril suburbano de la capital de México. México - 24 de agosto de 2005. Consultado 22 de junio 2021.  
[https://elpais.com/diario/2005/08/25/economia/1124920803\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2005/08/25/economia/1124920803_850215.html)

3. Facilitar el financiamiento de las actividades de ciencia, innovación y tecnología, para la creación de nuevas empresas, así como permitir la adquisición, adaptación y desarrollo de nuevas tecnologías de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo 2006-2012.<sup>92</sup>

Cabe mencionar que en los últimos 45 años en México, el crecimiento de la productividad ha sido la mitad del que presenta Chile aunque el crecimiento en el caso de éste país no benefició a la mayoría de la población, una cuarta parte del observado en Corea del Sur, Irlanda y Singapur, por ello han logrado mayores tasas de crecimiento en su PIB y en su productividad. Para lograr lo anterior, se requiere capacitación, entrenamiento constante, y desarrollo tecnológico. Todo sector productivo, debe adquirir maquinaria y equipo avanzado, así recuperar la inversión.

Por lo antes mencionado y para desarrollar tecnologías es necesario contar con científicos y profesionales capaces de descubrir, crear y satisfacer nuevas necesidades de los consumidores de la economía del siglo XXI. La tecnología de punta permite a las empresas mantener su competitividad tanto a nivel nacional como internacional y en ello México debe realizarlo.

Es relevante incrementar la productividad, para ser un país más competitivo en el contexto de la economía mundial, el PND planteó:

- Dinamizar la planta productiva e incrementar el empleo, mejorar la cobertura y la calidad de los servicios de salud y educación, combate a la marginación; crecimiento elevado de la productividad: adopción y desarrollo de nuevas tecnologías que permitan producir nuevos bienes y servicios, a través de procesos más eficientes.
- Fortalecer el Estado de Derecho y la seguridad pública, garantizando certidumbre legal y jurídica a las personas y a la propiedad.

---

<sup>92</sup> Licona Michel Ángel. Política económica y crecimiento en México: cinco sexenios en busca de la estabilidad. Equilibrio Económico, Revista de Economía, Política y Sociedad. Vol. 10 (1) Semestre enero-junio de 2014 Núm. 37, pp. 113- 115



- Estabilidad macroeconómica, fortalecer las finanzas públicas, ampliar la base tributaria, fomentar productividad laboral, generación de empleos e impulsar una mayor inversión pública y privada. Conversión de las empresas públicas para hacerlas más eficientes y, de esta forma, obtener menores costos de producción de insumos estratégicos.
- Apertura comercial, reducción el costo y los trámites de las operaciones de comercio exterior.

Los planteamientos y políticas a seguir durante el gobierno de Felipe Calderón para mejorar los niveles de crecimiento no lograron impactar en los sectores productivos y el PIB tuvo tasas inferiores a la registrada en 2006.

**Tabla No. 6: Crecimiento del PIB y del ingreso per cápita de 2006-2012**

Año	Crecimiento del PIB %	Ingreso Per cápita (dólares)
2006	5.2	13,402
2007	3.3	14,317
2008	1.5	9,501
2009	-6.1	7,591
2010	5.5	8,799
2011	3.9	9,699
2012	3.9	9,747

Fuente: Revista: Equilibrio Económico, Rev. Economía, Política y Sociedad. Vol. 10 (1) Semestre enero-junio de 2014 Núm. 37, pp. 97- 122

Con Calderón, en promedio el crecimiento fue de 2%, cifra menor a la que se obtuvo con sus antecesores Vicente Fox que logró 2.45 por ciento, y de 3.5 por ciento con Ernesto Zedillo, lo cual muestra que la política económica de mayor apertura con el exterior por sí sola no logra generar condiciones para aumentar la productividad y competitividad, e incrementar el PIB en niveles que superen el 7%, para estimular el

empleo y el crecimiento en el ingreso per cápita. Al definirse como el “Presidente del empleo” Calderón no lo consiguió, sólo aumentó el empleo informal.<sup>93</sup>

Abril de 2007. Esta fue la primera reforma estructural aprobada en el Gobierno de Calderón. El Congreso avaló, con la oposición de la izquierda, una ley para que los empleados del Gobierno tuvieran cuentas de retiro individuales. La reforma fue aprobada en medio de protestas callejeras de trabajadores.<sup>94</sup>

México debió destinar de su PIB un mayor porcentaje a la investigación y desarrollo, lo que se invirtió en este rubro no supera el 0.5 por ciento del PIB anual, mientras los países más competitivos como Estados Unidos, Japón, Alemania y Corea del Sur han invertido el 2 % anual de su PIB, con el fin de forzar el avance y desarrollo tecnológico de las micro y pequeñas empresas, así como de las medianas y grandes para que innoven procesos de producción y mejoren su productividad. Es importante decir que México tiene un PIB alto, sin embargo no se ve reflejado en el bienestar de la población, mucho menos en la inversión en ciencia y tecnología; esto puede perfilarse a la actividad económica de las empresas trasnacionales, las cuales los flujos de dinero se van del país.

Es importante decir que México tiene un PIB alto, sin embargo no se ve reflejado en el bienestar de la población, mucho menos en la inversión en ciencia y tecnología; esto puede perfilarse a la actividad económica de las empresas trasnacionales, las cuales los flujos de dinero se van del país.

---

<sup>93</sup> Licona Michel Ángel. Política económica y crecimiento en México: cinco sexenios en busca de la estabilidad. Equilibrio Económico, Revista de Economía, Política y Sociedad. Vol. 10 (1) Semestre enero-junio de 2014 Núm. 37, pp. 116.

<sup>94</sup> D.O.F. Decreto por el que se adicionan y reforman diversos artículos de la Ley de los Sistemas de Ahorro para el Retiro. 15 de junio de 2007. Secretaría de Gobernación.  
[https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4990742&fecha=15/06/2007#gsc.tab=0](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4990742&fecha=15/06/2007#gsc.tab=0) (Consultado el 02 de junio de 2022).

**Tabla No. 7: Comparativo del PIB de México y otros países.  
2014**

<b>PIB</b>	<b>(MILLONES DE DÓLARES)</b>
Estados Unidos	17,427,609.00
Alemania	3,822,016.00
Reino Unido	2,630,350.00
México	2,151,633.00
España	1,564,461.00

Fuente: García Pastor, Francisco Alfredo. Destinar Ciencia y Tecnología en México. 12 de junio de 2018. C2-Ciencia y Cultura, revista.  
<https://www.revistac2.com/destinar-el-1-del-pib-a-ciencia-y-tecnologia-mexico/>  
 Consultada: 15 de junio de 2021.

En la tabla No. 7, se presenta el porcentaje del PIB que destina cada uno de estos países a ciencia y tecnología, con la cantidad en millones de dólares. Aquí puede verse que, en efecto, hay una gran diferencia entre México y cada uno de los otros países. España, que es quien menos destina. Al comparar Alemania con Estados Unidos, puede verse por qué estos países han tenido gran producción científica y tecnológica que todos conocemos.

En éste periodo no hubo inversión en investigación y desarrollo en materia ferroviaria, sin embargo 13 de noviembre de 1995 se publicaron en el Diario Oficial de la Federación los lineamientos para la apertura de la inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano, mediante el cual se continuó la desincorporación de Ferrocarriles Nacionales de México.

En el gobierno de Enrique Peña Nieto, con el “Pacto por México” se establecido por las cúpulas Empresarial, y Partidos Políticos comparsas del gobierno, se buscó privatizar la educación, el Petróleo y el Servicio de Agua, puntales del desarrollo y

estratégicos. Se aprobaron 11 reformas como la reforma de telecomunicaciones y radiodifusión, energética, laboral, financiera, hacendaria, por mencionar algunas:

**Tabla No. 8: PIB destinado a Ciencia Y Tecnología 2014**

País	% De PIB destinado a Ciencia y Tecnología.	Millones de dólares destinados C y T
Alemania	2.89	110,456.26
Estados Unidos	2.75	479,259.25
Reino Unido	1.68	44189.88
España	1.23	19,242.87
México	0.54	11,618.81

Fuente: García Pastor, Francisco Alfredo. 12 de junio de 2018. C2-Ciencia y Cultura, revista. <https://www.revistac2.com/destinar-el-1-del-pib-a-ciencia-y-tecnologia-mexico/> Consultada: 15 de junio de 2021.

#### **- Reforma Energética**

Se buscó garantizar el abasto, a precios competitivos, de energéticos como el petróleo, la luz y el gas natural. Se modernizaría este importante sector para detonar inversión, crecimiento económico y creación de empleos.

#### **-Reforma en Materia de Competencia Económica**

Regular la relación entre empresas para asegurar una sana competencia, para una mayor variedad de productos y servicios a mejores precios.

#### **-Reforma en Materia de Telecomunicaciones y Radiodifusión**

Fomentar la competencia efectiva en televisión, radio, telefonía e Internet, para generarán más y mejores opciones, reduciendo los precios de la telefonía, la televisión de paga y el Internet, contribuyendo a cerrar la brecha digital, para integrar al país a la sociedad del conocimiento.

### **-Reforma Hacendaria**

Incrementa la recaudación para que el Estado pueda atender las necesidades prioritarias de la población como son la educación, la seguridad social y la infraestructura. Además, genera nuevos mecanismos para incentivar la formalidad.

### **-Reforma Financiera**

Crear las condiciones para que los hogares y las empresas en México cuenten con más crédito y barato.

### **-Reforma Laboral**

Flexibilizar el mercado de trabajo, estimulando la formalidad y facilitando que más jóvenes y mujeres puedan desarrollarse profesionalmente, con ésta reforma se consolidó la subcontratación laboral.

### **-Reforma Educativa**

Garantizar el ejercicio del derecho de los niños y jóvenes a una educación integral, incluyente y de calidad que les proporcione herramientas para triunfar en un mundo globalizado, aunque nunca pudieron aclarar en qué consistía la “calidad”, el objetivo era iniciar la privatización de la educación.

### **-Nueva Ley de Amparo**

Fortalecer el mecanismo más eficaz para evitar o corregir los abusos de los poderes públicos.

### **-Código Nacional de Procedimientos Penales.**

Garantizar que todos seremos juzgados con los mismos procedimientos, sin importar el lugar del país en el que nos encontremos.

### **-Reforma Política-Electoral**

Promovió una mayor colaboración entre el Poder Ejecutivo y el Legislativo, fomentar la participación ciudadana y brindar mayor certidumbre, equidad y transparencia a los comicios.

## **-Reforma en Materia de Transparencia**

Otorgarle autonomía constitucional al IFAI y aumentar sus facultades, facilita la evaluación del trabajo de los servidores públicos y fomenta la rendición de cuentas.

En el aspecto económico, el Gobierno deja un alto endeudamiento que representa el 46.4 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB). Un sexenio antes lo recibió en 33.8 por ciento. La depreciación del Peso mexicano frente al Dólar estadounidense se registró de 13 pesos al inicio del sexenio y llegó a 20 pesos en 2018, impactando fuertemente en los precios liberados de la gasolina de manera particular. La anunciada "cruzada contra el hambre" no obtuvo los resultados esperados.

Desde 2016, con la campaña presidencial en Estados Unidos en su punto más álgido, el gobierno de Peña Nieto enfrentó las amenazas de Donald Trump de cancelar el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y construir un muro fronterizo si se lograba triunfar en la elecciones y ser presidente.

La invitación que el gobierno mexicano hizo al entonces candidato Trump de visitar el país generó reproches de los mexicanos. Sin embargo, a juicio de los especialistas consultados, el acuerdo alcanzado con EU y Canadá parece demostrar que el polémico encuentro rindió frutos.

En esa administración, se favoreció a ciertos empresarios, medios de comunicación y otros grupos, un claro ejemplo es el de German Larrea, conocido como 'El Rey del Cobre', que de acuerdo con los reportes de 2013 y 2018 de la Revista *Forbes*, aumentó su fortuna de 16 mil 700 millones a 17 mil 300 millones, entre esos años. El empresario se ha distinguido por haber conseguido 333 concesiones, con vigencia hasta el 2063, desde el sexenio de Carlos Salinas de Gortari hasta el de EPN.

Asimismo, según datos del informe Billionaires report 2018 de la banca suiza UBS (Unión de Bancos Suizos), en un año, la fortuna de 16 mexicanos sumó 141 mil millones de dólares, 21% más que en 2017. En contraste, de 1996 a 2016, los niveles

de pobreza y desigualdad permanecieron constantes. A pesar de un leve avance en el combate a la pobreza, el ingreso de la mayoría de los hogares mexicanos disminuyó.

De 2012 a 2016, el número de personas que recibían un salario mínimo creció en casi un millón para ascender a 7.5 millones; mientras que el número de trabajadores con sueldos más altos se redujo de casi 4 millones a menos de 3 millones en el mismo periodo. De acuerdo a las cifras del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval), la población de mexicanos que vivieron con un ingreso menor a la línea de bienestar subió de 60.6 a 62 millones entre el 2012 y 2016, es decir, la mitad de la población vive en pobreza laboral.

Estos datos son reforzados por el estudio realizado por el Observatorio de Salarios de la Universidad Iberoamericana Ciudad de México y Puebla, en el que se sostiene que, a partir de 2012, la pérdida del poder adquisitivo también está relacionada con el nivel de estudios: a más escolaridad, más pérdida de poder adquisitivo. Señalo que el modelo económico se inclinaba a favorecer a grupos de empresarios ligados a los gobiernos en turno, durante el periodo. Los salarios de los mexicanos que cuentan con posgrado y licenciatura bajó del 28 al 20%, respectivamente, así lo reveló el estudio 'La pobreza persistente en México', elaborado por la Universidad Iberoamericana.<sup>95</sup>

Los salarios de los mexicanos que cuentan con posgrado y licenciatura bajó del 28 al 20%, respectivamente, así lo reveló el estudio 'La pobreza persistente en México', elaborado por la Universidad Iberoamericana.<sup>96</sup>

Reporta el mismo Observatorio en voz de su director, el doctor Miguel Santiago Reyes Hernández, que 66.5% de los jóvenes que trabajan se encuentran en precariedad

---

<sup>95</sup> Teruel Belismelis Gracial. Pobreza persistente en México, mercados laborales con bajos salarios. 4 de enero de 2018. <https://ibero.mx/prensa/estudio-pobreza-persistente-en-mexico-mercados-laborales-con-bajos-salarios>, consultado 5 de junio de 2021.

<sup>96</sup> Teruel Belismelis Gracial. Pobreza persistente en México, mercados laborales con bajos salarios. 4 de enero de 2018. <https://ibero.mx/prensa/estudio-pobreza-persistente-en-mexico-mercados-laborales-con-bajos-salarios>, consultado 5 de junio de 2021.

laboral debido a que al bajo salario se suma que no cuentan con las prestaciones de ley y que el 58% trabaja sin contrato. De acuerdo con datos proporcionados por OXFAM México, en su estudio realizado por: Diego Alejo Vázquez Pimentel, Milena Dovalí Delgado y Máximo Jaramillo Molina, México forma parte del 25% de los países con mayores niveles de desigualdad en el mundo.

Niveles confirmados por la coexistencia en un mismo territorio del hombre más rico de América Latina y el séptimo del mundo y 50 millones de pobres. Lo anterior supone que el ingreso del 5% más pobre de México es igual al del 2% más pobre del mundo; a la vez que, el ingreso del 5% más rico es similar al ingreso del 5% más rico en países desarrollados.

En dicho estudio se afirma que “el modelo económico mexicano benefició sólo a las élites económicas. Con base en las últimas cifras de Forbes, las 10 personas mexicanas más ricas tienen la misma riqueza que el 50% más pobre de México. Enrique Peña heredó a la siguiente administración una deuda externa que asciende a 10.8 billones de pesos, duplicando la deuda pública en sus 6 años de mandato, el monto más alto del que se tenga registro. Al final del mandato de Peña Nieto, en el marco de la reunión del G-20 que se llevó a cabo en Buenos Aires, Argentina, se firmó el nuevo tratado.

La desaparición de 43 normalistas de Ayotzinapa, en 2014, marcó a la administración de Peña Nieto. Hasta la fecha el caso sigue sin resolverse y los padres de los estudiantes siguen exigiendo justicia. Además, de 46 asesinatos de periodistas durante el sexenio de Peña Nieto. Entre ellos están el de Rubén Espinosa, Javier Valdez y Miroslava Breach.

Escándalos de corrupción que involucraron directamente al presidente y a su círculo más cercano de colaboradores, marcaron la administración de Peña Nieto y colocaron a México en el lugar 135 entre 170 países en el Índice de Percepción de Corrupción. La Casa Blanca del presidente y su esposa, lo que derivó en la cancelación del Tren Interurbano México-Querétaro o “La estafa maestra” que en 2017 expuso el desvío



de recursos públicos en Sedesol y otras dependencias fueron solo dos de los casos que se revelaron en el sexenio. De acuerdo con el Índice de Paz México 2018, la violencia y la inseguridad le costaron al país 21% del Producto Interno Bruto o 33,118 pesos a cada mexicano. México cerró el 2017 con una tasa récord de 24 homicidios por cada 100,000 personas.<sup>97</sup>

El gobierno Peñista en materia ferroviaria no concretó los proyectos; el interurbano México-Querétaro no fue posible y el Inter urbano México. Se inició “Primera Etapa” contaría con 30 trenes, 6 estaciones, talleres y cocheras. Su velocidad máxima será de 160 km/h y la velocidad comercial de 90 km/h.<sup>98</sup>

Benjamín Alemán, Director de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario, mencionó el 10 de junio de 2018, que se contaba con estudios de la ruta Polanco-Teotihuacán, un tren sub urbano de Naucalpan a Azcapotzalco o Buenavista. En el caso del ferrocarril de pasajeros, prácticamente ha dejado de existir. Hoy se compone de dos ferrocarriles turísticos y un ferrocarril suburbano el cual mueve 57 millones de pasajeros. Respecto al transporte ferroviario de pasajeros y de carga se contempló la ruta corta a Guadalajara-Aguascalientes y con la posible ampliación a Zacatecas.

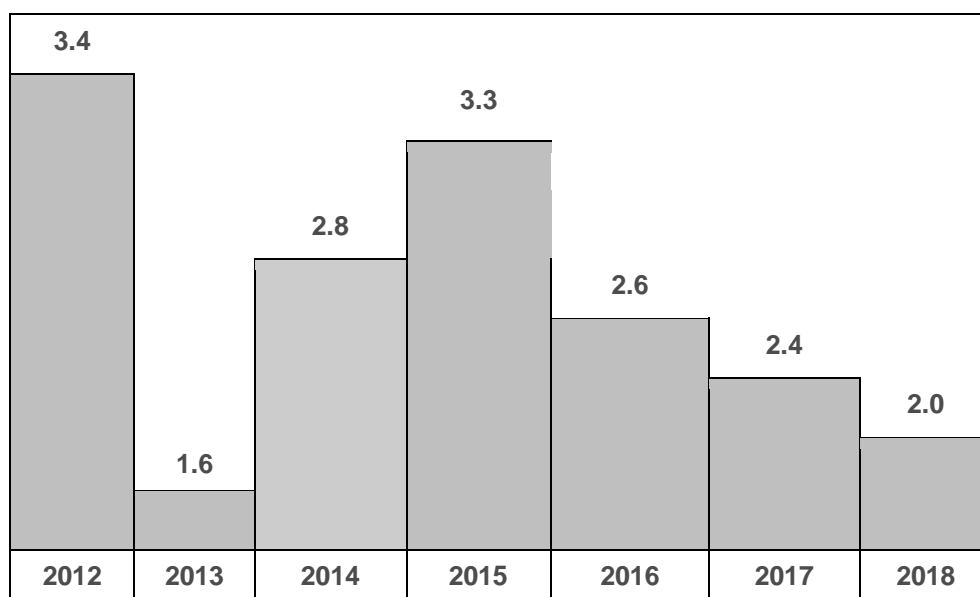
En éste capítulo se puede ver que durante los últimos 5 gobiernos, se aplicaron políticas centradas en el modelo económico neoliberal, el cual mediante concesiones se entregaron recursos naturales y actividades de explotación a empresas transnacionales, en el caso del sector ferroviario la entrega fue desmedida y fue absorbido por corporativos estadounidenses. En este punto se debió definir un porcentaje de participación privada nacional, extranjera y del gobierno para equilibrar la inversión y el posterior control del sector ferroviario.

**Tabla No. 9: Crecimiento económico en México, variación anual del PIB (%)**

---

<sup>97</sup> Luna Carmen. La violencia le cuesta 33,118 pesos a cada mexicano. Revista Alto Nivel, 10 de abril de 2018. <https://www.altonivel.com.mx/actualidad/mexico/violencia-cuesta-cada-mexicano/> consultado el 17 de junio de 2021.

<sup>98</sup> Tren Interurbano México-Toluca-Primera Etapa. Libro Blanco. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Transparencia/rendicion-de-cuentas/LB/20\\_LB.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Transparencia/rendicion-de-cuentas/LB/20_LB.pdf)



Fuente: Propia, con datos sobre las cuentas nacionales del Banco Mundial y de la OCDE, consultado 25 de junio de 2021 <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=MX>

En éste capítulo se puede ver que durante los últimos 5 gobiernos, se aplicaron políticas centradas en el modelo económico neoliberal, el cual mediante concesiones se entregaron recursos naturales y actividades de explotación a empresas trasnacionales, en el caso del sector ferroviario la entrega fue desmedida y fue absorbido por corporativos estadounidenses. En este punto se debió definir un porcentaje de participación privada nacional, extranjera y del gobierno para equilibrar la inversión y el posterior control del sector ferroviario.

De acuerdo a lo expresado por la Comisión Federal de Competencia Económica, mencionó que el diseño original de la red no favorece la competencia: Ferromex y Kansas City Southern de México operan las dos redes más grandes (71% de la red operada), además concentran las concesiones para explotar infraestructura y equipo férreo en los nodos y corredores más transitados del país, como Altamira, Ciudad de México y Monterrey, lo que les permite mover hasta 82% de la carga en el sistema. La vigencia de las exclusividades para la prestación del SPTFC en la vía concesionada es diferente entre concesionarios. La

vigencia de Ferromex termina hasta 2038, la de FIT en 2033 y la de la LCD terminó en 2016.<sup>99</sup>

## **2.2. Globalización, TLCAN y cambios en el mercado laboral.**

La globalización marcó un cambio profundo en el mundo, que trastocó economías nacionales, sistemas de gobierno y desde luego a sus habitantes, dibujó un nuevo escenario para el mercado de trabajo, elemento clave en las relaciones entre competitividad económica y cohesión social, no se puede soslayar que el mercado de trabajo transmite los impactos externos de la economía en el marco del empleo, ingresos y calidad de vida.

En este tenor cabe mencionar que la situación laboral se modificó debido a los cambios del mercado, el avance tecnológico y desde luego la desregulación de las relaciones laborales. Respecto a la tecnología permitió a las empresas a innovar, abrirse a nuevos mercados internacionales e impulsar transformaciones en la organización del sistema productivo, lo que ha afectado tanto a la oferta como a la demanda de trabajo: el volumen de puestos de trabajo en muchos casos se ha reducido, lo que derivó en la configuración de nuevos patrones de organización y distribución de la fuerza de trabajo y nuevas estrategias de las empresas, basadas en la segmentación y descentralización de procesos. La desregulación impactó aspectos del mercado laboral relacionadas con la creación de las empresas de trabajo temporal y contratos de aprendizaje, aunque dinamizaron las relaciones laborales en contraparte generaron precariedad laboral y desempleo en países desarrollados y del tercer mundo.

---

<sup>99</sup> COFECE. El transporte ferroviario requiere cambios normativos para aumentar la competitividad del país: COFECE. Informe. 31 de agosto de 2021.  
<https://www.cofece.mx/el-transporte-ferroviario-requiere-cambios-normativos-para-aumentar-la-competitividad-del-pais-cofece/> (consultado el 31 de marzo de 2022).

La Globalización se instrumentó como un atomizador del sistema capitalista, mediante el modelo de desarrollo Neoliberal aplicado en Europa y Estados Unidos, generando desigualdades sobre todo en países con economías en desarrollo. México no fue la excepción al insertarse mostrando desventajas estructurales, como se reflejó sobre todo en la debilidad de la planta productiva no modernizada ni acorde a las exigencias globales y una agricultura desindustrializada.

### **2.2.1 El Sector ferroviario en México y el TLCAN**

Una vez concluida la reseña de la política económica de México y la globalización, lo que muestra el escenario en el que México transitó dentro de un Tratado de Libre Comercio con dos grandes potencias como Canadá y E.U.A. Bajo esta vertiente los impactos en México fueron diversos, en éste trabajo el enfoque es la situación del ferrocarril en un escenario de una economía abierta, liberalizada, con un tratado comercial con dos gigantes como Estados Unidos y Canadá, bajo un Tratado de Libre Comercio.

La globalización como un proceso que se fue gestando en el mundo impactó, diversas vertientes: la economía, lo social, el medio ambiente, entre otros. Con el inicio del TLCAN entre Estados Unidos, Canadá y México, en 1994, posteriormente se generaron más acuerdos en América como: el TLC entre Chile y EEUU, de 2004 el Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Canadá y Chile, de 1997; el TLC entre Canadá y Costa Rica, de 2002; y el TLC entre República Dominicana, Centroamérica y EEUU, de 2005<sup>1</sup>. Empero en todos los casos, se reconocen derechos del trabajo que permitirían prevenir la competencia desleal basada en la reducción de la protección laboral.

Ante esta situación, grupos opositores, sindicatos, grupos ambientalistas, de derechos humanos, de mujeres y religiosos de Estados Unidos, México y Canadá, concibieron los efectos que tendría un tratado trinacional, con costos sociales y ambientales, así como avance de una política neoliberal, con ajustes estructurales, recortes presupuestales, desregulación ambiental generando inconformidad por parte de la

ciudadanía, por los efectos en los niveles de un elevado desempleo, salarios reales decrecientes, sobreexplotación de recursos naturales y devastación ambiental.<sup>100</sup>

El TLCAN dinamizó el mercado regional, la inversión privada reconfiguró el sistema ferroviario en materia de infraestructura y servicio. Aunque se enfocó mayormente en el transporte de carga, con miras a mover mercancías con destino a Estados Unidos. Como se puede ver la gráfica No. la red de de ferrocarriles actual, así como las empresas que la operan.

**Mapa No. 8: Mapa del Sistema Ferroviario Mexicano 2019.**



Fuente: Mapa esquemático. Atlas del Sistema Ferroviario Mexicano 2020, Publicado el 06 de enero del 2019, Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. <https://www.gob.mx/artf/documentos/mapas-del-sistema-ferroviario-mexicano?idiom=es> (Consultado el 28 de enero de 2021).

<sup>100</sup> Gallardo Sofía. Movimiento Ciudadano: globalización y Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Estudios Sociológicos del Colegio de México. Rev. Vol. XIII, No. 39. 1995. Pag. 634. <https://estudiossociologicos.colmex.mx/index.php/es/article/view/811/0> (consultado 25 enero 2022).

Como puede apreciarse en el mapa, de rutas del ferrocarril hacia Estados Unidos, se conectan básicamente en cuatro Estados, California, Nuevo México, Arizona y Texas, en éste último con tres accesos. Esto muestra la importancia del ferrocarril en las actividades económicas de Texas, que lo coloca a éste Estado como el principal estado exportador con \$264 mil millones en 2017 durante 16 años, con una ubicación estratégica, la mayor infraestructura ferroviaria y vial de los EE. UU., la mayoría de los puertos de entrada de los EE. UU., una fuerza de trabajo multilingüe que duplica el promedio nacional, con el Cuerpo Consular que representa a 90 naciones, así como una concentración de recursos corporativos y financieros.<sup>101</sup>

En Texas se encuentran grandes corporaciones, en tecnología avanzada y fabricación. Texas Instruments, National Instruments, Samsung, GM, Toyota, Peterbilt, Raytheon, NXP, AMD, Applied Materials, Ericsson, Nokia Siemens Networks, Fujitsu, BAE Systems y Ultra Electronics Advanced Tactical Systems. Además de la industria aeroespacial y de aviación mundial, sede de dos líneas aéreas internacionales, dos de los aeropuertos más activos del mundo, 15 bases militares activas y el mundialmente famoso Johnson Space Center de la NASA, actividades aeroespaciales en Texas incluye aviones de combate y ensamblaje de helicópteros, desarrollo de instrumentos de navegación, investigación avanzada de vuelos espaciales, entrenamiento de pilotos militares y viajes espaciales comerciales.<sup>102</sup>

Es oportuno expresar que los Estados que México perdió albergan a millones mexicanos que después de más de cien años regresan a los que antes fue territorio de sus ancestros, dinamizando la zona norte de México y de Estados Unidos.

---

<sup>101</sup> Comercio y exportación. Sección Internacional. Desarrollo Económico de Texas. Desarrollo Económico de Texas. Gobierno del Estado de Texas. Austin Texas. <https://gov.texas.gov/es/business/page/trade-and-export> (consultado el 28 de enero de 2022).

<sup>102</sup> Aerospace and Aviation. Desarrollo Económico de Texas. 2017 Texas, Aerospace, Aviation and Defense. Research Go Big In Texas. Office of the Governor Economic Development & Tourism, Austin Texas. Pag. <https://gov.texas.gov/es/business/page/trade-and-export> (consultado el 28 de enero de 2022).

### Mapa No.13: Rutas de Ferrocarriles en México con destino a Estados Unidos



Fuente: A donde lo movemos, sitio WEB Ferromex. 2021.

<https://www.ferromex.com.mx/ferromex-lo-mueve/sistema-ferromex.jsp> Consultado 22 de diciembre de 2021.

Observando el mapa de rutas del ferrocarril hacia Estados Unidos, se puede ver la conexión básicamente en cuatro Estados, California, Nuevo México, Arizona y Texas, en éste último con tres accesos. Esto muestra la importancia del ferrocarril en las actividades económicas de Texas, que lo coloca a éste Estado como el principal estado exportador con \$264 mil millones en 2017 durante 16 años, con una ubicación estratégica, la mayor infraestructura ferroviaria y vial de los EE. UU., la mayoría de los puertos de entrada de los EE. UU., una fuerza de trabajo multilingüe que duplica el promedio nacional, con el Cuerpo Consular que representa a 90 naciones, así como una concentración de recursos corporativos y financieros.<sup>103</sup>

<sup>103</sup> Comercio y exportación. Sección Internacional. Desarrollo Económico de Texas. Desarrollo Económico de Texas. Gobierno del Estado de Texas. Austin Texas. <https://gov.texas.gov/es/business/page/trade-and-export> (consultado el 28 de enero de 2022).

Estas líneas son propiedad de compañías privadas. En total, existen 538 rutas, de las cuales, siete de ellas son de Clase I, que significa que han obtenido beneficios superiores a 453 millones de dólares (425 millones de euros). Union Pacific Railroad y BNSF Railway son las de mayores dimensiones. Junto a ellas, destacan Ferrocarril Nacional Canadiense (Canadian National Railway), Ferrocarril Pacífico Canadiense (Canadian Pacific Railway), Transporte de CSX, Kansas City Ferrocarril del Sur y Norfolk Ferro- carril del Sur.

De acuerdo con datos del Sistema Ferroviario Mexicano (SFM), hoy en día, continúan operando los siguientes ferrocarriles de carga: Ferrocarril Mexicano (FERROMEX), Kansas City Southern de México (KCSM), Ferrosur, Ferrocarril y Terminal del Valle de México (FTVM), Línea Coahuila-Durango, el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab y Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate (ADMICARGA). A los anteriores, debemos agregar los que dan servicio a pasajeros: el ferrocarril suburbano en la Ciudad de México que cubre la ruta Buenavista-Cuautitlán. Adicionalmente, dos ferrocarriles turísticos (el Chihuahua al Pacífico, conocido como el CH-P, y el Tequila Express). También se incluyen el Tren Ligero del D.F., y los trenes eléctricos de Monterrey y Guadalajara.

El TLCAN dinamizó el mercado regional, la inversión privada reconfiguró el sistema ferroviario en materia de infraestructura y servicio. Aunque se enfocó mayormente en el transporte de carga, con miras a mover mercancías con destino a Estados Unidos. Como se puede ver la tabla No.8, la red de ferrocarriles actual, así como las empresas que la operan.

El Sistema Ferroviario Mexicano está conectado en ocho puntos de la frontera con EUA y Canadá, y cerca de 50 trenes diarios cruzan la frontera en ambas direcciones. Al cierre de 2010, la longitud de la red ferroviaria nacional se integró por 26 mil kilómetros de vías, lo que significó un incremento de ocho kilómetros con respecto a 2009, de acuerdo a los datos del quinto informe de gobierno, y se desplazan más de 74 millones 583 mil toneladas/ kilómetro de mercancías, por encima de países como Alemania, Reino Unido, Ucrania, Turquía y Perú.



A pesar del tiempo transcurrido, los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), se encuentran aún en proceso de liquidación y ya sólo controlan algunas líneas importantes como la que corre entre Salina Cruz, Oaxaca y Coatzacoalcos, Veracruz, por ser de importancia clave y estratégica para la economía del país. Como se dijo anteriormente, las demás líneas quedaron en manos de firmas privadas, nacionales y principalmente estadounidenses.<sup>104</sup>

Tabla No. 10: Transporte de productos agrícolas:

Terminales carruseles y unitarios Productos Agrícolas					
	ESTACION	CLIENTE	DEFINICIÓN	CAPACIDAD	PAGINA WEB
1	Tabalopa, Chih.	Harinas de Chihuahua	Carrusel	110	
2	Gómez Palacio, Dgo.	ADM Bioproductos	Carrusel	110	
3	Gómez Palacio, Dgo.	Grupo Lala	Carrusel	110	
4	Torreón, Coah.	Ferroganos	Carrusel	110	
5	Viñedo	Rancho Lucero	Carrusel	110	<a href="http://www.rancholucero.com/estacion-de-granos.html">www.rancholucero.com/estacion-de-granos.html</a>
6	Cadereyta, N.L.	Rapsa	Carrusel	110	
7	Chicalote, Ags.	Bartlett	Carrusel	110	<a href="https://www.bartlettandco.com/">https://www.bartlettandco.com/</a>
8	Encarnación de Díaz, Jal.	Gavilón	Carrusel	110	<a href="http://www.gavilon.com">www.gavilon.com</a>
9	San Juan de los Lagos, Jal.	Proan	Carrusel	110	
10	San Juan de los Lagos, Jal.	Paiza	Carrusel	110	<a href="http://www.elbuevodehuy.com">www.elbuevodehuy.com</a>
11	Celaya, Gto.	Bachoco	Carrusel	110	
12	Apaseo, Gto.	Protalut	Carrusel	110	
13	Villagrán, Gto.	La Moderna	Carrusel	110	
14	Viborillas, Oro.	NutriBaq	Carrusel	110	
15	Bojay, Hgo.	Cargill	Carrusel	110	
16	Cuautitlán, Edo Mex.	Bartlett	Carrusel	110	<a href="https://www.bartlettandco.com/">https://www.bartlettandco.com/</a>
17	Tlalnepantla, Edo Mex.	Alsur	Carrusel	110	
18	Tultepec	Terminal Granalera de Tultepec	Carrusel	110	
19	Penjamo, Gto.	Sakim	Carrusel	110	
20	Patti, Mich.	BH	Carrusel	110	<a href="http://www.grupodelta.com.mx">www.grupodelta.com.mx</a>
21	La Barca, Jal.	Agrobasa	Carrusel	110	<a href="http://www.agrobasa.com">www.agrobasa.com</a>
22	La Barca, Jal.	Harinera Guadalupe	Carrusel	110	<a href="http://www.harinera-guadalupe.com">www.harinera-guadalupe.com</a>
23	La Barca, Jal.	19 Hermanos	Carrusel	110	
24	Atequiza, Jal.	Silos Vancouver	Unitario	75	
25	Guadalajara, Jal.	Silos Tyson	Carrusel	110	<a href="http://www.silostyson.com.mx">www.silostyson.com.mx</a>
26	La Junta, Jal.	Almer	Carrusel	110	
27	Cd. Industrial, Son.	Norsen	Carrusel	110	
28	Cd. Obregón, Son.	Prosoas	Carrusel	110	
29	Cd. Obregón, Son.	Ferropuerto de Sonora	Carrusel	110	<a href="http://www.grupobasto.com">www.grupobasto.com</a>
30	Santa Rosa, Sin.	Agrícola El Surco	Unitario	80	
31	Guamuchil, Sin.	Productores del V2 del Valle de Angostura	Unitario	80	
32	Vitaruto, Sin.	Comercializadora de semillas del Noroeste	Unitario	80	
33	Yobavito, Sin.	Inbiomax	Carrusel	110	
34	Yobavito, Sin.	Agrosilos de la Región	Unitario	75	<a href="http://www.agrosilos.com.mx">www.agrosilos.com.mx</a>
35	San Rafael, Sin.	Cargill	Unitario	75	
36	San Rafael, Sin.	Agrícola Sijo	Unitario	80	
37	Obispo, Sin.	Granos y Forrajes Marfil	Unitario	75	
38	Joaquín, Gto.	Graneros Cedral	Unitario	75	

En México actualmente, la terminal de APM Terminals Cuautitlán, Izcalli es una estación intermodal que da servicio a la Ciudad de México, el mercado más grande del país, con más de 20 millones de consumidores representando el 26% del PIB total

<sup>104</sup> Gaceta del Senado. Acuerdo de comparecencia del Secretario de Comunicaciones y Transportes. 18 de octubre de 2011. [https://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_del\\_senado/documento/32292](https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/32292) (consultado 15 de marzo 2022).



### Mapa No. 9: Rutas de Kansas City Southern de México 2021.



Fuente: Lucas Bartolo Nicolás. Kansas City Southern de México consigue espectro para reforzar sus comunicaciones del Golfo. Artículo. Periódico El Economista. 09 de junio de 2021.

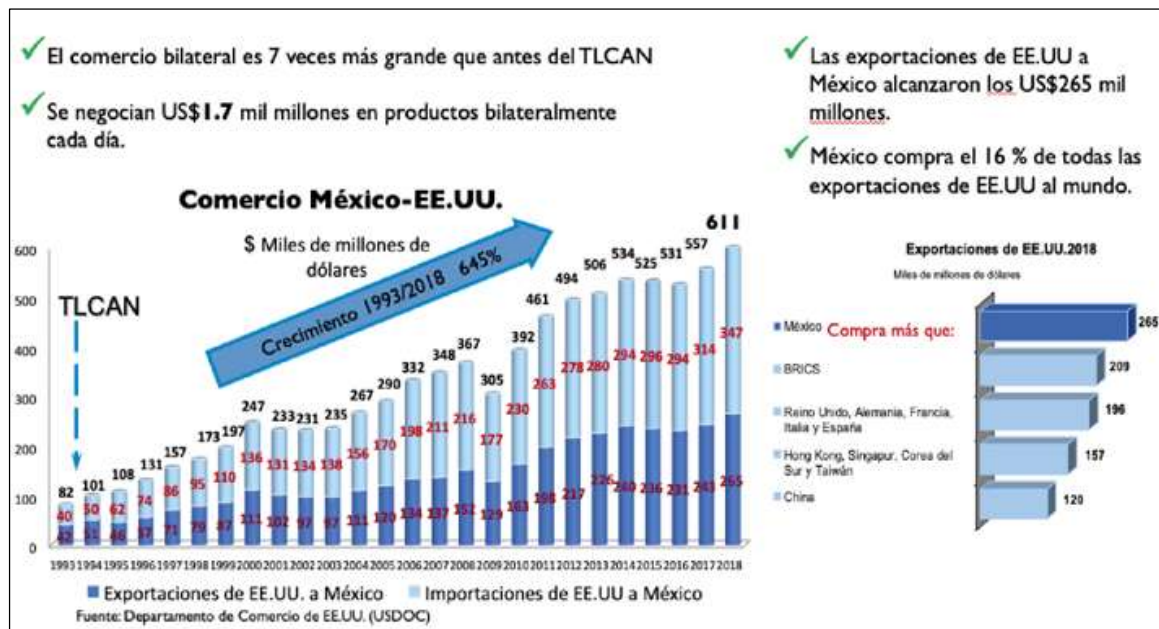
<https://www.economista.com.mx/empresas/Kansas-City-Southern-de-Mexico-consigue-espectro-para-reforzar-sus-comunicaciones-del-Golfo--20210609-0035.html> consultado el 25 de octubre de 2021.

Kansas City Southern de México es la única empresa estadounidense con infraestructura de operación ferroviaria en Estados Unidos y México en propiedad total, opera en ambos países. Se conecta con aproximadamente 50 ferrocarriles de línea corta y de intercambio entre terminales, atendiendo la región central y sur central de Estados Unidos en Missouri, Illinois, Kansas, Arkansas, Oklahoma, Texas, Louisiana, Mississippi, Alabama y Tennessee.

Transporte ferroviario en México movió hacia Canadá y E.U.A, un monto de 12,345 17,541 para el 1995 En el mapa puede verse que a través del Puerto de Lázaro Cárdenas en la costa del Pacífico de México, además de acceso adicional a los mercados mundiales a través de nuestros puertos en el Golfo de México, cabe destacar que opera una red de 3,650 kilómetros de vías en territorio de México.<sup>105</sup>

<sup>105</sup> U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, U.S. Department of Commerce, Census Bureau; BTS00-05, Washington, DC: 2000. North American Transportation Figures. Pag. 76.

**Tabla No. 11: Importaciones y Exportaciones de México respecto a Estados Unidos, 1993-2018**



Fuente: Grafica tomada de Relación Comercial México Estados Unidos. Reporte T-MEC. Secretaría de Economía, No. 1, 12 de Junio de 2019. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/469031/Reporte-TMEC\\_n01-esp\\_20190612\\_b.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/469031/Reporte-TMEC_n01-esp_20190612_b.pdf) (consultado el 21 de febrero de 2022).

Como puede observar la imagen No.16, la actividad comercial se incrementa, cabe reflexionar ¿porque no se reflejó en el nivel económico de México?, nuestro país ha sido un espacio excelente para las grandes corporaciones, que han aprovechado el espacio geográfico, físico, recursos naturales, incentivos fiscales por parte del gobierno y desde luego mano de obra calificada.

En ésta movilidad comercial, las grandes corporaciones ingresan componentes como importaciones y las recuperan como exportaciones, muchas veces como productos terminado o semielaborados.

Evaluando los cambios en los flujos comerciales se pueden delimitar tres subperiodos. El primero de ellos antes del inicio del TLCAN de 1980 a 1993, respecto al cual es pertinente recordar que incluye la primera etapa de liberalización del comercio exterior mexicano, a partir de la entrada de México al GATT (hoy OMC) en 1986. El segundo subperiodo abarca de 1994 a 2000 que sería

la primera etapa del TLCAN, mientras que el tercero es de 2001 a fecha, que corresponde a la segunda etapa del TLCAN y a la entrada de China a la OMC.

En el caso de las importaciones que realiza México, provenientes de todo el mundo, de 1980 a 1993 se aprecia un aumento constante, a una tasa promedio anual de más de 18.30%, que es mayor en los últimos años de ese subperiodo como resultado la primera etapa de liberalización comercial y por la anticipación de la entrada en vigencia del TLCAN, la cual si bien es una tasa de crecimiento aceptable, en relación con los otros años es más modesta.

A partir del inicio del TLCAN se puede apreciar una aceleración en el crecimiento de las importaciones, se manifiesta como un aumento en la pendiente, de manera que en el subperiodo de 1994 al 2000 las importaciones crecieron a una tasa promedio anual de más del 20%. Durante la segunda fase del TLCAN, ya con China dentro de la OMC, del 2001 al 2016 las importaciones totales siguieron creciendo, ahora a una tasa promedio anual del 8.66%.

En cuanto a las exportaciones totales hacia el mundo, el esquema fue equivalente. En el subperiodo correspondiente a antes de la entrada en vigencia del TLCAN, de 1980 a 1993, se tenía una tasa promedio de crecimiento anual de 18.03%. Una vez implementado el tratado, de 1994 al 2000, se presentó un aumento en exportaciones totales de 173% (con una tasa promedio anual de 28.81%), para después sufrir una desaceleración en los tres años posteriores, en el que se dio un crecimiento de 3.77%, que coinciden con la desaceleración de la economía estadounidense, tomando en cuenta la gran complementariedad que se tiene con ella.

En el segundo periodo del TLCAN de 2001 al 2017 la tasa de crecimiento promedio anual bajó a 9.03%. Nuevamente se observa la desaceleración en comparación con los primeros años del TLCAN. En el 2014 alcanza su punto más alto con 396,911 millones de dólares en exportaciones totales.

En el caso de las importaciones que realiza México, provenientes de todo el mundo, de 1980 a 1993 se aprecia un aumento constante, a una tasa promedio anual de más de 18.30%, que es mayor en los últimos años de ese subperiodo como resultado la primera etapa de liberalización comercial y por la anticipación de la entrada en vigencia del TLCAN, la cual si bien es una tasa de crecimiento aceptable, en relación con los otros años es más modesta.

Se puede concluir, que con la entrada en vigencia del TLCAN, el comercio total de México con el mundo creció sustancialmente, a mayores tasas que en el pasado, incluso más altas que en la etapa previa de liberalización comercial inicial, tanto en el rubro de importaciones como de exportaciones, de manera que el saldo correspondiente en la balanza comercial no presentó desequilibrios importantes en todo el periodo.

Por su parte, las importaciones de México provenientes de Estados Unidos siguieron un patrón similar a las totales, aunque con algunas diferencias. En el primer subperiodo, representaban una alta proporción de las importaciones totales y crecieron a una tasa promedio anual de 19.95%, mientras que en el segundo periodo, a partir del TLCAN, dicha tasa aumentó al 22.10%.

Por su parte, las importaciones de México provenientes de Estados Unidos siguieron un patrón similar a las totales, aunque con algunas diferencias. En el primer subperiodo, representaban una alta proporción de las importaciones totales y crecieron a una tasa promedio anual de 19.95%, mientras que en el segundo periodo, a partir del TLCAN, dicha tasa aumentó al 22.10%.

Sin embargo, en el tercer subperiodo, en la segunda fase del TLCAN y ya con la entrada de China a la OMC, las importaciones desde Estados Unidos, crecieron a una tasa promedio anual menor (3.8%) que las totales. Por su parte, las exportaciones de México hacia Estados Unidos crecieron a tasas promedios anuales de 24.95%, 30.74% y 7.68% en cada uno de los tres subperiodos, respectivamente.

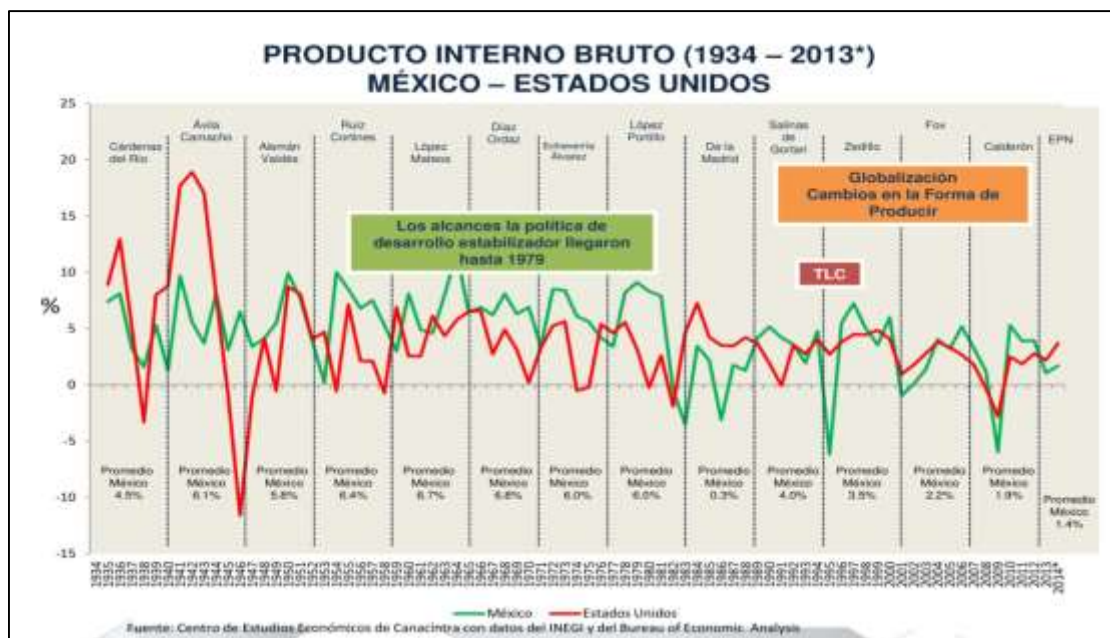
Las exportaciones hacia Estados Unidos crecieron a ritmos más altos que los de las totales, tanto en el segundo como en el tercer subperiodo; por su parte las exportaciones desde Estados Unidos solo en la primera fase del TLCAN aumentaron a tasas similares a las totales, mientras que en la segunda fase del TLCAN, lo hizo a tasas menores, con lo cual se generan mayores superávits comerciales de México frente a Estados Unidos. Es probable que influyera precisamente la entrada de China a la OMC, que se reflejó en mayores compras mexicanas a ese país.

La evolución de la participación de las exportaciones e importaciones de México hacia y desde a Estados Unidos, respecto al total de ellas. En el primer subperiodo se aprecia una tendencia al aumento de dichos porcentajes de participación. Para el caso de las importaciones, de 1987 a 1993 el porcentaje de participación creció, pasando de 60% a 69.29%, mientras que de 1994 a 2000, con el TLCAN, inicialmente se profundizó la relación con Estados Unidos hasta llegar a un 73.10%. Durante el segundo periodo del TLCAN, con la entrada a China a la OMC, la participación de las importaciones desde Estados Unidos bajó de manera constante hasta alcanzar el 46.38% en 2016.

México diversificó sus proveedores y que otros países invierten en México para tener acceso al mercado estadounidense, beneficiándose de la desgravación arancelaria que provee el TLCAN. Respecto a las exportaciones hacia el mercado estadounidense previas al TLCAN de 1987-1993 aumentaron su porcentaje de participación hasta 82.70%, mientras que en la primer etapa del TLCAN creció hasta alcanzar niveles cercanos al 90% y en la tercera etapa dichos porcentajes bajaron y se han mantenido en promedio por arriba del 80% ciento, resaltando la interdependencia con dicho país.



Imagen No. 8: PIB México-EUA 1934-2013.



\*Gráfica tomada de: Una apreciación crítica sobre el TLCAN a 20 años. CANACINTRA. Octubre de 2014. <https://www.senado.gob.mx > docs > RRM> (Consultado el 27 de marzo de 2022).

En la gráfica se puede ver el impacto en el PIB, a partir del final del sexenio de José López Portillo, y a partir de ese momento las bajas han sido constantes, como ocurrió en el Sexenio de Ernesto Zedillo y Felipe Calderón, a diferencia de los años en los que se mantenía el desarrollo estabilizador. Uno de los beneficios del Tratado está directamente relacionado con el número de empresas grandes y preponderantemente de capital extranjero, que lo aprovecharon para hacer negocios.

Durante los años de vigencia del TLCAN, las exportaciones totales han crecieron un 525%, siendo el sector de maquila el más dinámico. En México existen 6,233 establecimientos activos con el Programa IMMEX de acuerdo con las cifras del INEGI a marzo de 2014, los cuales dan empleo a más de 2 millones 300 mil trabajadores.<sup>106</sup>

<sup>106</sup> Una apreciación crítica sobre el TLCAN a 20 años. CANACINTRA. Octubre de 2014. <https://www.senado.gob.mx > docs > RRM> (Consultado el 27 de marzo de 2022).



Empero prevalecen las asimetrías entre las economías lo cuál ha derivado en la desarticulación de cadenas productivas en detrimento de la planta productiva nacional.

Un millón de mexicanos presiona al mercado laboral cada año, y la población del país ha aumentado de alrededor de 90 millones a 116 millones, un 22%, lo cual explica por qué el diferencial de la brecha salarial promedio no se ha cerrado en una economía que no ha crecido por arriba del 2.6% anual. Las maquiladoras han creado solamente alrededor de 700 mil empleos durante los últimos 20 años, en promedio, 35 mil por año.<sup>107</sup>

Durante los primeros años del TLCAN las maquiladoras crecieron notablemente, a tal grado que para algunos analistas la explicación de tal expansión son las condiciones creadas por el tratado. Ambos países se encontraron en la necesidad de plantear sus estrategias de desarrollo y el programa bracero estaba agotado, por lo cual en 1965 se creó el “Programa de industrialización de la frontera” (PIF); el cual estableció a la frontera como “zona de exportación” y gestaba la base para la instalación legal de la industria denominada Maquiladora a lo largo de toda la franja fronteriza.

En 1966, nació el primer parque industrial en Ciudad Juárez, y la primera maquiladora fue una ensambladora de televisores, extendiéndose rápidamente en toda la franja fronteriza en diversos giros como la industria textil, autopartes, plásticos, y componentes eléctricos. De forma concomitante en Estados Unidos, se establecieron industrias paralelas denominadas gemelas en la frontera, encargadas de la innovación, el control, y el diseño de la producción ensamblada en México para finalmente distribuirla como producto terminado.

---

<sup>107</sup> Una apreciación crítica sobre el TLCAN a 20 años. CANACINTRA. Octubre de 2014. <https://www.senado.gob.mx › docs › RRM> (Consultado el 27 de marzo de 2022).

En los primeros seis años del TLCAN el empleo creció en 110 por ciento, mientras que en los seis previos había sido de 78 (Sargent y Matthews 2003). En éste periodo las plantas crecieron 49 por ciento, y el incremento fue de 78 entre 1994 y 2000. Lo anterior, no se puede atribuir de manera directa al tratado. De acuerdo con estos autores, influyen más factores como el crecimiento de la producción industrial de Estados Unidos y el diferencial del salario manufacturero mexicano frente al del vecino del norte y de los países asiáticos.

**Tabla No. 12: Instalación de Maquiladoras en México.**

Año	Establecimientos	Empleo
1965	12	3,000
1970	120	21,874
1980	620	119,546
1990	1,920	460,258
1995	2,267	648,210
2000	3,590	1,291,232

Fuente: Propia con Datos del INEGI.

Un “efecto del TLCAN”, fue que hubo un mayor crecimiento de las maquiladoras. En este sentido, cabe decir que las normas regionales, que penalizan el uso de insumos procedentes de países ajenos a la región, representaron un incentivo para la fabricación de partes y componentes en México.

Además, con la eliminación de barreras al comercio y la inversión, el tratado fortaleció las estrategias de organización productiva dentro del espacio geográfico del TLCAN, como una región económica integrada. Estas estrategias son evidentes sobre todo en las industrias automotriz y electrónica, pero se advierten también en otras como el equipo de cómputo y la confección de ropa.

Las empresas transnacionales racionalizan la producción sobre bases regionales o globales, y si bien los costos salariales son un factor clave en todas las decisiones de inversión, en algunos productos la estrategia involucra aspectos como la calidad de la fuerza de trabajo, las capacidades organizacionales y la especificidad del mercado (Eden y Monteils 2002). Uno de los ejemplos más claros es el de la manufactura de autopartes, en las plantas que producen conforme a esquemas de coordinación “justo

a tiempo”, con las ensambladoras de autos o de módulos automotrices. Pero este tipo de factores son válidos para todo el sector exportador y no sólo para las maquiladoras.

De acuerdo con cifras de la Oficina del Censo estadounidense, a la fecha, México se posicionó como segundo socio comercial de Estados Unidos, debido a que generó una suma total de las exportaciones e importaciones de 48 mil 524 millones de dólares, y un superávit de 9 mil 557 millones de dólares.<sup>108</sup>

México ha exportado principalmente a Estados Unidos vehículos, máquinas eléctricas, máquinas y computadoras, combustibles minerales y productos alimenticios, es oportuno mencionar aunque ya no abarca el periodo de análisis, que dichas exportaciones presentaron una disminución debido a la pandemia del Covid-19, que ocasionó el cierre de la frontera entre ambos países.

Empero prevalecen las asimetrías entre las economías lo cuál ha derivado en la desarticulación de cadenas productivas en detrimento de la planta productiva nacional.

Analizando, en 1993 el coeficiente de apertura para la economía mexicana era de apenas 27.5%, lo que muestra la poca interacción con el resto del mundo hasta entonces; con la entrada en vigor del TLCAN y su libre flujo de bienes y servicios dentro de la región el coeficiente al cierre de ese año representó el 30.7% y en 1996 de 52%. Estos datos nos permiten ver la transición hacia una economía con relaciones más intensas hacia el exterior.<sup>109</sup>

La Tabla 1 muestra la evolución que han experimentado en los últimos años (1991-1997) los flujos anuales de tonelaje y valor económico de carga entre México y

---

<sup>108</sup> México se mantiene como segundo socio comercial de E.U.A. Artículo, revista Estrategia Aduanera, Revista Mexicana de Comercio Exterior. 16 de marzo de 2022. <https://www.estrategiaaduanera.mx/mexico-se-mantiene-como-segundo-socio-comercial-de-estados-unidos/> (Consultado el 17 de marzo 2022).

<sup>109</sup> Bardomiano, Osvaldo M.

Estados Unidos. Cabe señalar que para 1996, alrededor del 41% del valor de los flujos comerciales Estados Unidos-México y del 45% de los del sentido opuesto estuvieron relacionados con la industria maquiladora. En esta tabla puede observarse que los flujos muestran una tendencia de crecimiento sostenido. La diferencia entre las tasas de crecimiento de valor y tonelaje para cada sentido (México-Estados Unidos y Estados Unidos-México) es indicativa de la forma cómo está evolucionando la estructura de estos dos tipos de comercio.

**TABLA No. 12:  
EVOLUCIÓN DEL COMERCIO ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS  
(1991-1997).**

Año	México – Estados Unidos		Estados Unidos - México	
	VALOR (€)	TONELAJE Miles TON.	VALOR (€)	TONELAJE Miles TON
1991	33,952	16,239	36,868	39,047
1992	38,184	18,120	43,014	44,646
1993	42,841	17,298	43,112	36,037
1994	50,477	28,772	44,707	35,553
1995	63,442	25,772	44,707	35,553
1996	75,120	22,172	51,647	47,447
1997	85,829	23,360	71,378	52,485

Fuente: Gil Claudia, Grajeda Mayoral Emilio, Mendoza Díaz Alberto. Un análisis multiproducto de los flujos de transporte terrestre en México. , Instituto Mexicano del Transporte , Notas No. 48, Artículo 1, publicación de divulgación, septiembre-octubre 1999. <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=132&IdBoletin=43> (consultado el 25 de marzo de 2022).

Es importante mencionar que el reparto global del tonelaje es de 72.0% para el autotransporte y de 28.0% para el ferrocarril. En términos del valor económico de las mercancías, 84.2% corresponde al autotransporte y 15.8% al ferrocarril. El reparto de tonelaje es más balanceado para el sentido Estados Unidos-México (70.2% y 29.8% para autotransporte y ferrocarril respectivamente contra 75.0% y 25.0% para el sentido México-Estados Unidos) aunque en términos de valor lo es más para el sentido México-Estados Unidos (79.7% y 20.3% para autotransporte y ferrocarril respectivamente contra 89.6% y 10.4% para el sentido Estados Unidos-México). Los movimientos transfronterizos son fundamentalmente unimodales, aunque en los

sitios de origen y destino de los viajes registrados suelen darse operaciones intermodales de consolidación y desconsolidación asociadas con la recolección inicial y/o la distribución final de la carga.

La red carretera norteamericana modelada es básicamente la red de carreteras interestatales, de alrededor de 77,000 km de longitud. Esta red se modeló a través de 450 nodos, 700 arcos bidireccionales y 56 centroides. En este caso, la información fue obtenida de la Oficina de Estadísticas de Transporte y de la Administración Federal de Carreteras de Estados Unidos así como de otras fuentes .

La modelación para la red ferroviaria siguió los mismos principios que para la red carretera. La red ferroviaria modelada se dividió en dos partes, una para cada país, enlazadas mediante cruces fronterizos por ferrocarril.

La red ferroviaria mexicana modelada es prácticamente todo el sistema ferroviario mexicano, de alrededor de 17,700 km de longitud. Esta red se modeló a través de 160 nodos (100 comunes con la red carretera mexicana) y 190 arcos bidireccionales. La red ferroviaria norteamericana modelada es la red ferroviaria principal, de alrededor de 40,000 km de longitud. Ésta se modeló a través de 260 nodos (150 comunes con la red carretera norteamericana) y 380 arcos bidireccionales. La información en este caso fue obtenida de una serie de documentos técnicos de los Estados Unidos.

La red ferroviaria mexicana está constituida por 26 mil 445 kilómetros de vía, de los cuales 20 mil 445 constituyen la vía principal que comunica a los principales centros económicos más importantes del país. En 1994, el sistema ferroviario mexicano transportó 52.1 millones de toneladas, cifra que representa un poco más del 10% del volumen total de carga terrestre nacional (considerando ferrocarril y carretera).

**TABLA No. 13:**  
**FLUJOS DE TONELAJE DE CARGA Y DE VEHÍCULOS PARA LOS DIFERENTES TIPOS DE PRODUCTOS TRANSPORTADOS POR FERROCARRIL.**

PRODUCTO	TONELAJE (Ton/Sem)	(%)	TONELAJE (Ton/Año)	VEHÍCULOS (Carros/Año)	(%)	TONELAJE /CARRO
Forestales	4,721	0.5	246,177	6,192	0.4	39.8
Agrícolas	265,696	26.6	13,854,144	213,777	12.5	64.7
Animales y Derivados	5,067	0.5	264,199	3,993	0.2	66.1
Minerales	108,975	10.9	5,682,290	83,111	4.9	68.4
Petróleo y Derivados	79,841	8	4,163,126	63,544	3.7	65.5
Inorgánicos	108,580	10.9	5,661,649	76,634	4.5	73.8
Industriales	418,433	41.9	21,818,299	432,740	25.3	50.4
Otros Productos	7,889	0.8	411,369	7,791	0.5	52.8
Vacios	0	0	0	821,919	48.0	0
Carga Agregada	999,202	100	52,101,253	1,709,701	100	58.7*

Fuente: Gil Claudia, Grajeda Mayoral Emilio, Mendoza Díaz Alberto. Un análisis multiproducto de los flujos de transporte terrestre en México. , Instituto Mexicano del Transporte , Notas No. 48, Artículo 1, publicación de divulgación, septiembre-octubre 1999. <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=132&IdBoletin=43> (consultado el 25 de marzo de 2022).\* En este caso, este cociente no considera los carros vacíos.

Los valores en la Tabla 13 arrojan un costo promedio para el autotransporte nacional de carga de 3.5 centavos de dólar por tonelada-kilómetro, y un costo promedio de 2 centavos de dólar por tonelada-kilómetro para el transporte por ferrocarril. Estas cifras son comparables con costos internacionales para estos dos modos.

**TABLA 14:  
20 CENTROIDES MÁS IMPORTANTES, PARA FERROCARRIL,  
EN TONELADAS POR SEMANA DE PRODUCTOS INDUSTRIALES.**

No.	CENTROIDE	ORIGEN TON/SEM	DESTINO TON/SEM	TOTAL TON/SEM
1	México D.F.	33,924	124,184	158,109
2	Nuevo Laredo	62,241	23,568	85,809
3	Atzacmulco	36,361	910	37,271
4	Guadalajara	3,739	29,076	32,815
5	Monterrey	8,941	19,780	28,721
6	Hermosillo	17,982	7,468	25,450
7	Cd. Valles	24,843	41	24,885
8	Piedras Negras	12,345	12,392	24,738
9	Jalapa	18,141	4,113	22,255
10	Mazatlán	20,829	429	21,258
11	San Luis Potosí	4,572	15,875	20,447
12	Cd. Juárez	2,085	7,035	19,121
13	Guaymas	394	18,568	18,962
14	Nogales	8,463	9,705	18,168
15	Tampico	3,480	13,594	17,075
16	S. Juan del Río	9,587	6,445	16,032
17	Saltillo	8,030	7,107	15,138

18	Cd. Guzmán	14,229	698	14,927
19	Toluca	7,044	7,745	14,789
20	Coatzacoalcos	11,293	3,027	14,320

Fuente: Gil Claudia, Grajeda Mayoral Emilio, Mendoza Díaz Alberto. Un análisis multiproducto de los flujos de transporte terrestre en México. , Instituto Mexicano del Transporte , Notas No. 48, Artículo 1, publicación de divulgación, septiembre-octubre 1999. <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=132&IdBoletin=43> (consultado el 25 de marzo de 2022).

**TABLA No. 15:**  
**TONELADAS - KILÓMETRO TRANSPORTADAS POR CARRETERA Y**  
**FERROCARRIL, Y COSTOS DE TRANSPORTE, PARA CADA GRUPO DE**  
**PRODUCTOS.**  
(Cantidades en millones).

PRODUCTO	CARRETERA (TON-KM)*/ SEMANA	(%)	COSTO (DLS/AÑO)*	(%)	FERROCARRIL (TON-KM)*/ SEMANA	(%)	COSTO (DLS/AÑO)*	(%)
Forestales	94.8	1.6	106.1	1.2	3.9	0.6	4.2	0.6
Agrícolas	888.5	18.0	1050.4	11.7	232.4	33.1	164.9	22.5
Animales y Derivados	313.4	6.2	477.8	5.3	5.1	0.7	2.4	0.3
Minerales	370.9	7.4	309.4	3.4	77.8	11.1	58.9	8.0
Petróleo y Derivados	228.0	4.6	188.9	2.1	35.6	5.1	24.0	3.3
Inorgánicos	147.5	2.9	151.5	1.7	41.2	5.9	26.9	3.7
Industriales	2307.0	46.5	3133.4	34.8	303.3	43.1	281.9	38.5
Otros	586.3	12.8	1018.3	11.3	2.7	0.4	1.5	0.2
Vacíos	0.0	0	2573.2	28.5	0.0	0.0	167.4	22.9
Carga Agregada	4936.4	100	9009.0	100	702.0	100	732.1	100

Fuente: Gil Claudia, Mayoral Grajeda Emilio y Mendoza Díaz Alberto. Un análisis multiproducto de los flujos de transporte terrestre en México. . Instituto Mexicano del Transporte. Publicación bimestral de divulgación externa. Notas No. 48, septiembre-octubre 1999, artículo 1. [7https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=132&IdBoletin=43](https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=132&IdBoletin=43) (consultado el 25 de marzo de 2022).



Las exportaciones mexicanas en 1993, un año antes de la entrada en vigor del TLCAN, representaban 12.14% del Producto Interno Bruto de México, mientras que en el 2015 esta proporción alcanzó más de 35% del PIB mexicano, es decir que poco más de un tercio del PIB nacional proviene de la venta de productos a otros países. Las importaciones representaban 13.82% del Producto Interno Bruto nacional en 1993; para el 2015, éstas aumentaron hasta alcanzar más de 37% del PIB de México, lo que implica que el país gasta más de un tercio del PIB para comprar productos del exterior.<sup>110</sup>

### **Concesiones y asignatarios del Servicio Ferroviario de México.**

En 1995, el gobierno reformó las vías ferroviarias por estatuto mediante la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Este estatuto estableció que la red ferroviaria nacional se dividiera en un número pequeño de concesiones exclusivas de vías ferroviarias de transporte de carga integradas verticalmente, es decir un único ferrocarril con derechos comerciales sobre el territorio concedido, bajo su cargo la infraestructura y las operaciones de los trenes, además le otorga responsabilidad regulatoria primaria a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). También se conceden facultades específicas relativas a las tarifas ferroviarias y a los problemas de competencia a la Comisión Federal de Competencia Económica de México (COFECCE). La ley es complementada con disposiciones más detalladas en regulaciones por el Estatuto de Servicios Ferroviarios publicado por la Secretaría en 2010, actualizado en 2011 y 2016.

En el Diario Oficial de la Federación el 03 de febrero de 1997, emitido por la Secretaría de Gobernación; se hace referencia a Reserva para pasivos laborales se obliga a constituir una reserva para cubrir pasivos laborales contingentes que se originen durante la vigencia del este título y los mismo se menciona en cuanto a Vigencia y terminación que 4stipula que la concesión estará en vigor por cincuenta

---

<sup>110</sup> Las Exportaciones Agrícolas de México. Reporte, Centro de Estudios para el Desarrollo Rural Sustentable y la Soberanía Alimentaria, CEDRSSA, Cámara de Diputados LXIII. Mayo de 2017.

años, contados a partir de la fecha de conclusión de la diligencia de entrega-recepción de la Vía Férrea y los Bienes, o a partir del 31 de enero de 1998.

**Imagen No. 8: Concesiones ferroviarias en México.**

<b>CONCESIONARIOS Y ASIGNATARIOS DEL SFM</b>					
<b>Concesionario / Asignatario</b>		<b>Vía Concesionada (Troncales y ramales)</b>	<b>Fecha de Otorgamiento del Título</b>	<b>Última Modificación al Título</b>	<b>km de Vía</b>
	<b>Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V (FERROMEX)</b>	Pacífico-Norte Ojinaga-Topolobampo Vía Corta Nacozari	22-jun-97 22-jun-97 27-ago-99	31-ene-17	6,867 943 320
	<b>Kansas City Southern de México, S.A. de C. V. (KCSM)</b>	Noreste	02-dic-96	26-mar-14	4,312
	<b>Ferrosur, S.A. de C.V. (FERROSUR)</b>	Sureste Vía Corta Sur	29-jun-98 14-oct-05	29-nov-12 29-nov-12	1,565*
	<b>Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT)</b>	Istmo de Tehuantepec Vías Cortas Chiapas y Mayab Vía Corta Oaxaca	23-dic-99 26-ago-99 14-oct-05	06-feb-13 23-feb-18	222 1,592 217**
	<b>Línea Coahuila- Durango, S.A. de C.V. (LCD)</b>	Vía Corta Coahuila-Durango	14-nov-97	08-ene-16	763
	<b>Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V. (FTVM)</b>	Valle de México	02-dic-96	28-jul-04	302
	<b>Gobierno del Estado de Baja California. Administradora de la Vía Corta Tijuana- Tecate (ADMICARGA)</b>	Vía Corta Tijuana-Tecate	01-abr-00	-	71
	<b>Gobierno del Estado de Puebla (Tren Turístico Puebla-Cholula).</b>	Prestación del Servicio de Pasajeros Especial Turístico Ruta Puebla – Cholula	07-jul-15	-	8
	<b>Ferrocarril Suburbano, S.A.P.I de C.V.</b>	Prestación del Servicio de Pasajeros Ruta Cuautitlán-Buenavista	25-agos-05	23-feb-12	N/A***

Fuente: Anuario Estadístico Ferroviario año 2019. Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Pag. 8.

Actualización hecha de conformidad con las modificaciones a los títulos de concesión y asignación publicadas en el DOF, hasta 2017. Los 217 kilómetros de vías correspondientes a la Vía Corta Oaxaca habían sido otorgados originalmente a Ferrosur como parte de la Vía Corta Sur; sin embargo, por modificación en el título de concesión, la Vía Corta Oaxaca fue asignada al FIT desde el 23 de febrero de 2018.\*\*\*La concesión del tren suburbano es únicamente de operación, mas no posee concesión de vías.

**Tabla No. 14: Costos de concesiones ferroviarias en México.**

Precios de venta para las principales concesiones en México		
Concesión	Longitud de los derechos de vía (km)	Cantidad (MXN actuales, año de venta)
Norte-Pacífico	6 858	5,075 918 879
Sureste y Vía Corta del Sur (FerroSur)	1 479	3, 573 305 106
FERROVALLE	-	177 349 971
Coahuila y Durango	974	180 000 000
Istmo de Tehuantepec	207	627

Fuente: Anuario Estadístico Ferroviario año 2019. Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Pag.8. Actualización hecha de conformidad con las modificaciones a los títulos de concesión y asignación publicadas en el DOF, hasta 2017.

\*\* Los 217 kilómetros de vías correspondientes a la Vía Corta Oaxaca habían sido otorgados originalmente a Ferrosur como parte de la Vía Corta Sur; sin embargo, por modificación en el título de concesión, la Vía Corta Oaxaca fue asignada al FIT desde el 23 de febrero de 2018. La concesión del tren suburbano es únicamente de operación, mas no posee concesión de vías.

Se puede expresar, que con la entrada en vigencia del TLCAN, el comercio total de México con el mundo creció sustancialmente, a mayores tasas que en el pasado, incluso más altas que en la etapa previa de liberalización comercial inicial, tanto en el rubro de importaciones como de exportaciones, de manera que el saldo correspondiente en la balanza comercial no presentó desequilibrios importantes en todo el periodo. La ley elaborada en 1995 autoriza a la SCT otorgar concesiones a compañías privadas para operar las líneas ferroviarias bajo las condiciones estipuladas por la Secretaría y dispuestas en los títulos de concesión. Los términos de acceso a la infraestructura ferroviaria son establecidos por tres elementos: la ley, los estatutos y los acuerdos de títulos de concesión, en conjunto. Las concesiones se presentaron entre 1997 y 1999 y todas siguen el mismo formato, con algunas variaciones en los contenidos de sus cláusulas. La ley limita los términos de concesiones iniciales a 50 años, con la posibilidad de extenderse por un máximo de 50 años adicionales.<sup>111</sup>

<sup>111</sup> Reglamento del servicio ferroviario publicado en el diario oficial de la federación el 25 de enero de 2000 última reforma publicada D.O.F., 15 de diciembre de 2011.

Imagen No.8: Mapa de vías férreas en México.



Fuente: (SCT, 2015 [11]) . Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes 2014  
[http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Anuarios/Anuario\\_2014.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Anuarios/Anuario_2014.pdf) (acceso el 3 de marzo de 2019).

La ley elaborada en 1995 autoriza a la SCT otorgar concesiones a compañías privadas para operar las líneas ferroviarias bajo las condiciones estipuladas por la Secretaría y dispuestas en los títulos de concesión. Los términos de acceso a la infraestructura ferroviaria son establecidos por tres elementos: la ley, los estatutos y los acuerdos de títulos de concesión, en conjunto. Las concesiones se presentaron entre 1997 y 1999 y todas siguen el mismo formato, con algunas variaciones en los contenidos de sus cláusulas. La ley limita los términos de concesiones iniciales a 50 años, con la posibilidad de extenderse por un máximo de 50 años adicionales.<sup>112</sup>

En la imagen No. 21, se observa la distribución de las toneladas de carga transportada mediante el Ferrocarril, durante el periodo 2009-2019. La movilidad de productos Industriales representa el 47.3% del total de toneladas transportadas, superando al acumulado de los siguientes tres grupos de productos (47%): Agrícolas

---

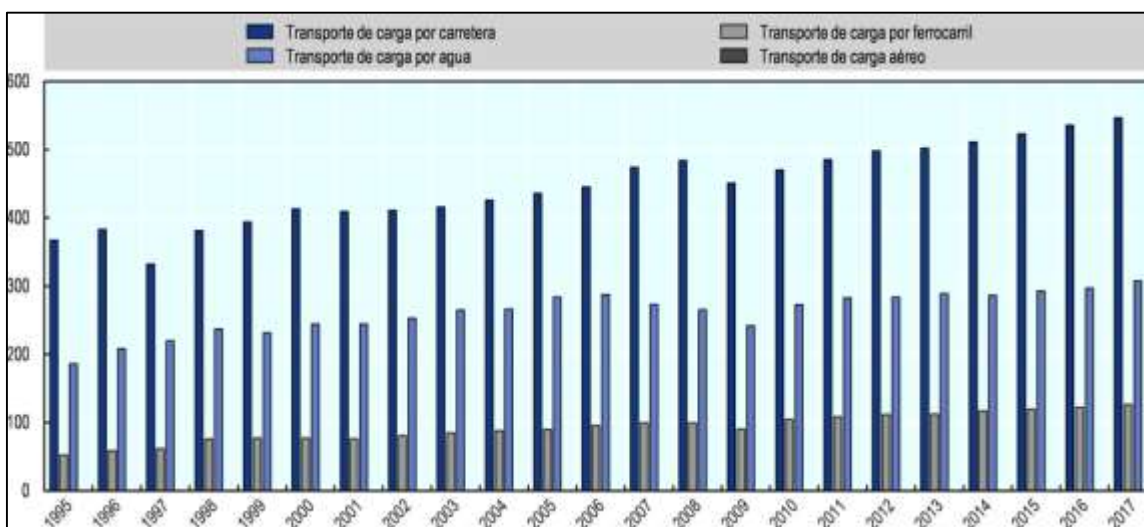
[http://www.sct.gob.mx/fileadmin/\\_migrated/content\\_uploads/8\\_Reglamento\\_del\\_Servicio\\_Ferrovial.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/8_Reglamento_del_Servicio_Ferrovial.pdf)  
Consultado el 25 de junio de 2021.

<sup>112</sup> Reglamento del servicio ferroviario publicado en el diario oficial de la federación el 25 de enero de 2000 última reforma publicada D.O.F., 15 de diciembre de 2011.

[http://www.sct.gob.mx/fileadmin/\\_migrated/content\\_uploads/8\\_Reglamento\\_del\\_Servicio\\_Ferrovial.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/8_Reglamento_del_Servicio_Ferrovial.pdf)  
Consultado el 25 de junio de 2021.

(25%), Minerales (13%) y Petróleo y sus derivados (9%), |Evolución del Transporte de Carga en México 1996-2017.

**Imagen No.9 : Evolución del Transporte de Carga en México 1996-2017**



Fuente: SCT (2018) , Estadística Básica 2017 , DOF, CDMX,  
<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2017/>  
 (acceso 15 de marzo de 2022).

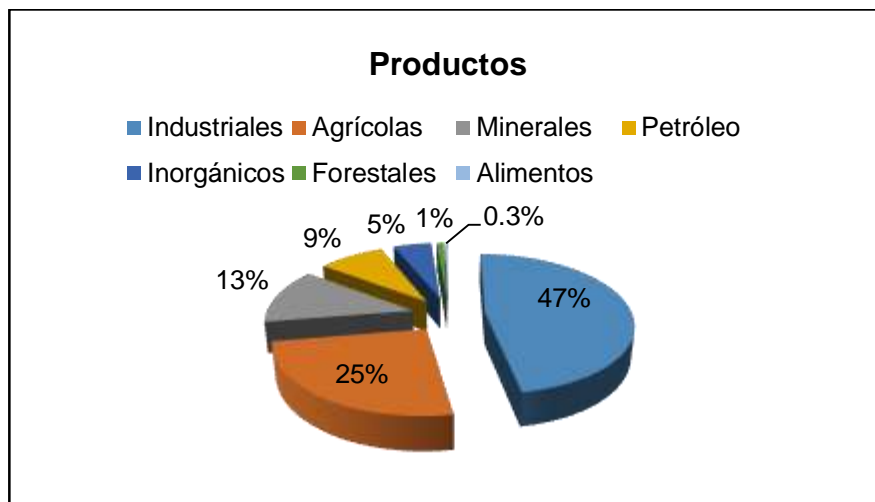
En México actualmente, la terminal de APM Terminals Cuautitlán, Izcalli es una estación intermodal que da servicio a la Ciudad de México, el mercado más grande del país, con más de 20 millones de consumidores representando el 26% del PIB total de México, con una apertura cerca de 250 centros de distribución, en un marco solo 20 km a la redonda y está conectado por ferrocarril a todos los puertos principales de México y la red ferroviaria de EE. UU.<sup>113</sup>

La participación de la carga transportada por el ferrocarril aumentó sólo tres puntos porcentuales entre 1997 y 2018, al pasar de 22% a 25%.<sup>9</sup> Si bien esta participación es mayor al promedio de la Unión Europea (18%) y de Sudáfrica (12%), es menor al compararla con la de otros países de los cuáles se cuenta con información como: Rusia (75%), Alemania (51%), Australia (50%), EE.UU. (42%), China (39%) e India

<sup>113</sup> Cuatitlán Izcalli. APM Terminals. Lifting Global Trade. Mexico Ground Services.  
<https://www.apmterminals.com/en/mexico/about/cuautitlan-izcalli> (Consultado el 21 de enero de 2022).

(30%), aunque debe tomarse en cuenta que estos países son más grandes que el nuestro y, en consecuencia, el transporte a larga distancia es más importante.<sup>114</sup>

**Imagen No.10: Participación ferroviaria promedio de toneladas transportadas por grupo de producto 2009-2019.**



Fuente: Elaboración propia con datos de Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes 2019, Agencia Reguladora de Transporte. STC. México.

La participación de la carga transportada por el ferrocarril aumentó sólo tres puntos porcentuales entre 1997 y 2018, al pasar de 22% a 25%.<sup>9</sup> Si bien esta participación es mayor al promedio de la Unión Europea (18%) y de Sudáfrica (12%), es menor al compararla con la de otros países de los cuáles se cuenta con información como: Rusia (75%), Alemania (51%), Australia (50%), EE.UU. (42%), China (39%) e India (30%), aunque debe tomarse en cuenta que estos países son más grandes que el nuestro y, en consecuencia, el transporte a larga distancia es más importante.<sup>115</sup>

Grupo México (Ferromex) obtuvo la concesión de dos de las tres vías troncales que comunican al centro del país con la frontera norte (Guadalajara-Mexicali y Querétaro-

<sup>114</sup> COFECE. Estudio de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga Agosto 2021. Última actualización: 1 de septiembre de 2021. Pag. 7 [https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2021/08/FERRO\\_doc-2021.pdf](https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2021/08/FERRO_doc-2021.pdf)

<sup>115</sup> COFECE. Estudio de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga Agosto 2021. Última actualización: 1 de septiembre de 2021. Pag. 7 [https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2021/08/FERRO\\_doc-2021.pdf](https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2021/08/FERRO_doc-2021.pdf)

Ciudad Juárez). Además, Ferromex adquirió a Ferrosur en 2005, lo que acentuó la concentración de nodos importantes concesionados a este agente económico respecto de los demás concesionarios. En su momento, el Pleno de la extinta CFC no autorizó dicha concentración, pero Grupo México presentó en 2007 una demanda de nulidad ante el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa, obteniendo una resolución favorable para que se aprobará la adquisición de Ferrosur en 2010.<sup>115</sup> De acuerdo con una evaluación ex post de próxima publicación, hasta el primer semestre de 2016 esta concentración implicó un costo social para la economía del país de 12,977 millones de pesos.<sup>116</sup>

### **Los Acuerdos de Cooperación Ambiental y Laboral**

Es pertinente recordar que con la firma del TLCAN se incrementaron diversos acuerdos de liberalización comercial en la región: el Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Canadá y Chile, de 1997; el TLC entre Canadá y Costa Rica, de 2002; el TLC entre Chile y EEUU, de 2004 y el TLC entre República Dominicana, Centroamérica y EEUU, de 2005. Además, Colombia, Ecuador y Perú están negociando desde 2004 acuerdos comerciales con EEUU.

Los acuerdos paralelos, que fueron firmados el 14 de septiembre de 1993 y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de diciembre de ese mismo año, con el objetivo fue la protección y mejoramiento de las condiciones ambientales y laborales en los países, mediante la efectiva aplicación de la legislación nacional respectiva; ambos documentos establecieron el intercambio de información como forma fundamental de la cooperación, y en ellos se describen los procedimientos que deberán seguirse para la solución de controversias.<sup>117</sup>

---

<sup>116</sup> Idem.COFECE. Pag. 35.

<sup>117</sup> Salinas de Gortari, Carlos. Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. Decreto de promulgación de los Acuerdos de Cooperación Ambiental y Laboral de América del Norte. Artículo 1, Objetivos. Diario Oficial de la Federación. 21/12/1993. [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4815067&fecha=21/12/1993](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4815067&fecha=21/12/1993) (Consultado el 25 de enero de 2022).

**Tabla No. 14: Distribución de carga transportada 2019.**

Distribución de la carga transportada 2019						
Grupos, Subgrupos y Productos	Carros Cargados*	Toneladas Netas*	Toneladas-km* (millones)	Distancia Media* (km)	Toneladas-km** (millones)	Distancia Media** (km)
INDUSTRIALES	1,354,519	57,176,309	36,035.6	630.3	39,567.9	624.3
Subgrupo Material de construcción	147,266	13,384,371	5,208.7	389.2	6,434.1	413.6
Cemento	115,568	10,568,188	3,515.5	332.7	4,268.9	358.4
Fierro para construcción	25,564	2,208,814	1,550.2	701.8	2,022.1	665.8
Clínker	5,697	573,448	88.7	154.7	88.7	154.7
Paneles de yeso	309	25,232	46.6	1,847.4	46.8	1,849.3
Cantera o lozas para piso o pavimentado	96	7,870	7.0	895.4	7.0	895.4
Otros Materiales de construcción	32	818	0.5	623.7	0.5	623.7
Subgrupo Intermodal	601,415	9,180,393	7,955.4	866.6	7,958.8	866.4
Contenedores	601,415	9,180,393	7,955.4	866.6	7,958.8	866.4
Subgrupo Metales y chatarra	97,310	8,492,431	5,161.0	607.7	5,399.3	594.7
Láminas y planchas de fierro y acero	63,776	5,864,712	3,262.2	556.2	3,402.1	552.7
Desperdicios de fierro	30,509	2,373,391	1,729.2	728.6	1,825.8	686.3
Láminas y planchas de aluminio	1,179	118,395	73.6	622.0	73.6	622.0
Lingotes de zinc	1,059	72,140	49.3	683.5	49.3	683.5
Otros Metales y chatarra	787	63,794	46.6	730.9	48.4	667.8
Subgrupo Químicos	65,339	5,895,614	4,316.0	732.1	4,736.3	680.8
Carbonato de sodio	11,472	1,200,850	1,008.7	840.0	1,062.0	784.6
Polipropileno	9,279	842,397	707.4	839.8	713.4	798.1
Ácido sulfúrico	6,697	606,247	267.5	441.3	267.8	441.6
Fertilizantes no especificados	5,416	492,461	337.6	685.6	379.4	680.2
Ácidos no especificados	5,480	474,359	350.9	739.7	435.6	547.9
Cloro líquido	2,941	231,824	147.5	636.1	220.7	641.5
Sosa cáustica	1,847	165,010	122.8	744.1	124.5	742.6
Óxido de etileno	1,547	100,217	34.8	347.2	52.3	398.4
Fertilizantes amoníaco	1,151	94,242	85.5	906.8	85.5	881.0
Otros químicos	19,509	1,688,006	1,253	742.4	1,394.8	694.0
Subgrupo Alimenticios	86,376	5,493,584	2,563.9	466.7	2,617.6	460.4
Cerveza	65,348	3,608,059	395.9	109.7	400.2	110.8
Jarabe de maíz	12,209	1,160,599	1,484.0	1,278.6	1,484.8	1,214.8
Aceites y grasas vegetales	6,111	531,096	459.7	865.5	492.3	798.1
Leche condensada o evaporada	420	35,613	40.0	1,124.5	40.6	1,101.6
Vinos y licores	421	34,473	60.4	1,751.2	60.4	1,743.1
Abarrotos no especificados	631	31,799	39.6	1,244.5	42.1	1,083.4
Puré de tomate	513	31,621	34.8	1,101.2	35.7	994.5
Sémola de trigo	285	27,178	7.4	273.4	7.4	273.4
Miel de caña	128	10,763	20.8	1,930.6	20.8	1,930.6
Conservas de mariscos enlatadas	103	7,757	7.3	943.0	7.4	929.1
Otros Alimenticios	207	14,626	14.0	958.9	25.9	631.9

Fuente: Elaboración propia con datos de Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes 2019. Agencia Reguladora de Transporte. STC. México.



## **Los Acuerdos de Cooperación Ambiental y Laboral**

Para cumplir con los acuerdos, se crearon órganos para cristalizar la cooperación entre las partes. Es decir, que al igual que el TLC, la forma institucional es la tradicionalmente adoptada en los instrumentos encargados de regularla cooperación interestatal, sin llegar al otorgamiento de poderes supranacionales. Es prudente mencionar que de inicio se intenta ocultar la parte laboral, al integrarla al tópico ambiental, no obstante de que se trataba de un tema relevante.

### **Acuerdo de Cooperación Laboral**

En este apartado se estableció crear nuevas oportunidades de empleo y de mejorar las condiciones de trabajo y los niveles de vida en sus respectivos territorios, y Proteger, ampliar y hacer efectivos los derechos básicos de los trabajadores.<sup>118</sup>

Con una introspectiva marxista, se puede decir el modelo capitalista de acumulación, bajo el supuesto de modernizar la planta productiva, artículo el capitalismo mexicano neoliberal, al sistema globalizador y específicamente con Norteamérica, por lo cual reestructuró financieramente a las empresas para que con esquema modernizador adoptar nuevas tecnologías para lograr una mayor productividad para estar en una posición competitiva y exportadora.

Cabe recordar que a finales de la Primera Guerra Mundial, surge la Organización Internacional del Trabajo (OIT), como un mecanismo para impedir que la competencia económica entre los Estados se convirtiera en un impedimento para el mantenimiento de normas laborales mínimas y uniformes en todo el mundo. Posteriormente, en la segunda posguerra, la OIT, se estableció como un organismo autónomo de la Sociedad de Naciones, bajo las disposiciones del Tratado de Versalles y los otros

---

<sup>118</sup> Acuerdo de Cooperación Laboral para América del Norte entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, el gobierno de Canadá y el gobierno de los Estados Unidos de América. Preámbulo. Diario Oficial de la Federación, México. Martes 21 de diciembre de 1993.  
[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/2819/SE\\_ACLAN\\_Textos\\_juridicos\\_Com\\_y\\_trabajo.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/2819/SE_ACLAN_Textos_juridicos_Com_y_trabajo.pdf)  
(Consultado el 25 de marzo de 2022).

tratados de paz europeos firmados entre 1919 y 1921, se transformó en 1946 en un organismo especializado de la organización de Naciones Unidas.

Debido a la Segunda Guerra Mundial, la actividad de la OIT disminuyó, empero en la reunión que se realizó en Filadelfia, en 1944, la Conferencia adoptó la Declaración relativa a los fines y objetivos de la Organización Internacional del Trabajo. Recordando la declaración de Filadelfia, de ese año, se amplió el mandato de la OIT al atribuirle la labor de promover este principio: Todos los seres humanos, sin distinción de raza, credo o sexo tienen derecho a perseguir su bienestar material y su desarrollo espiritual en condiciones de libertad y dignidad, de seguridad económica y en igualdad de oportunidades; es función de la Organización Internacional del Trabajo examinar y considerar, teniendo en cuenta este objetivo fundamental, cualquier programa o medida internacional de carácter económico y financiero .<sup>119</sup>

Tanto las convenciones firmadas y las recomendaciones elaboradas en esa fecha, abarcaron tópicos referentes al empleo y el desempleo, los salarios, las jornadas de trabajo, el trabajo infantil, el trabajo femenino, la salud y la seguridad en el trabajo, la inspección laboral, los trabajadores migratorios, los estadísticas, la libertad de negociación colectiva y la libertad de organización y de protección al derecho de organizarse.

La OIT con este precedente, justificó su permanencia y ajuste a la evolución de las relaciones internacionales, integrada por 153 países, con una forma tripartita (empresarios, trabajadores y gobierno) única en el terreno de los organismos internacionales, el texto del Acuerdo de Cooperación Laboral, paralelo al Tratado de Libre Comercio en América del Norte, no es nada nuevo.

El Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte (ACLAN), paralelo al Tratado de Libre Comercio de América del Norte, suscrito por México, Estados Unidos

---

<sup>119</sup> M. Humblet M., Zarka-Martres, Trebilcock A, Gernigon B. Las normas internacionales del trabajo, Un enfoque global. Organización Internacional del Trabajo. Ginebra, Suiza. 2002. Pag. 7  
[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed\\_norm/@normes/documents/publication/wcms\\_087694.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@normes/documents/publication/wcms_087694.pdf)  
(Consultado 18 de agosto 2021).

y Canadá, el 14 de septiembre de 1993; aprobado por el Senado mexicano el 22 de noviembre de 1993, y entró en vigor el 1º de enero de 1994, entre sus objetivos perseguía la creación de nuevas oportunidades de empleo, mejoría de las condiciones de trabajo y los niveles de vida, la protección y ampliación de los derechos básicos de los trabajadores. El acuerdo intentó complementar las oportunidades económicas creadas por el TLCAN, mediante el desarrollo de los recursos humanos, la cooperación obrero-patronal y la capacitación continua, afirma la voluntad de las partes de “promover, en el marco de sus propias leyes, el desarrollo económico basado en altos niveles de capacitación y productividad en América del Norte”.<sup>120</sup>

No omito mencionar que antes de estos acuerdos en 1991, se sentaron los precedentes laborales bilaterales México-Estados Unidos, con la firma en el mes mayo de ese mismo año las “Bases de Entendimiento y Cooperación en Materia Laboral” entre la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS) y el Departamento del Trabajo de los Estados Unidos (DOL).<sup>121</sup>

- Los objetivos de este Acuerdo son:
- mejorar las condiciones de trabajo y niveles de vida en territorio de cada una de las Partes y promover los principios laborales.
- estimular la cooperación para promover la innovación, así como niveles de productividad y calidad crecientes;
- alentar la publicación y el intercambio de información, el desarrollo y la coordinación de estadísticas, así como estudios conjuntos para promover la comprensión mutuamente ventajosa de las leyes e instituciones que rigen en materia de trabajo en territorio de cada una de las Partes;
- proseguir actividades de cooperación relativas al trabajo en términos de beneficio mutuo;

---

<sup>120</sup> Salinas de Gortari, Carlos. Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. Decreto de promulgación de los Acuerdos de Cooperación Ambiental y Laboral de América del Norte. Artículo 1, Objetivos. Diario Oficial de la Federación. 21/12/1993. [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4815067&fecha=21/12/1993](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4815067&fecha=21/12/1993) (Consultado el 25 de enero de 2022).

<sup>121</sup> Carlos Arreola, El Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Documentos básicos, México, Miguel Á. Porma, 1994, p. 523.

- promover la observancia y la aplicación efectiva de la legislación laboral de cada una de las Partes; y
- promover la transparencia en la administración de la legislación laboral.

En el Artículo 11, se mencionan

las Actividades de cooperación:

1. seguridad e higiene en el trabajo;
2. trabajo de menores;
3. trabajadores migratorios de las Partes;
4. desarrollo de recursos humanos;
5. estadísticas del trabajo;
6. prestaciones laborales;
7. programas sociales para los trabajadores y sus familias;
8. programas, metodologías y experiencias respecto a la elevación de la productividad;
9. relaciones obrero-patronales y procedimientos de negociación colectiva;
10. condiciones de trabajo y su aplicación;
11. compensación por accidentes o enfermedades relacionados con el trabajo;
12. legislación relativa a la formación y funcionamiento de los sindicatos, la negociación colectiva y la resolución de conflictos laborales, así como su aplicación;
13. igualdad entre mujeres y hombres en el lugar de trabajo;
14. formas de cooperación entre los trabajadores, los empresarios y el gobierno;
15. asistencia técnica para el desarrollo de normas laborales, cuando una de las Partes lo solicite;
16. otros asuntos que las Partes acuerden.

2. Para el desarrollo de las actividades a que se refiere el párrafo 1 y de acuerdo con la disponibilidad de recursos en cada una de las Partes, éstas podrán cooperar mediante:

1. seminarios, cursos de capacitación, grupos de trabajo y conferencias;
2. proyectos de investigación conjuntos, incluyendo estudios sectoriales;
3. asistencia técnica; y

4. cualquier otro medio que las Partes acuerden.<sup>122</sup>

Aunque estas cláusulas son presentadas por los gobiernos como compromisos que no establecen normas mínimas comunes para las legislaciones internas ni fijan una homologación normativa entre sus ordenamientos jurídicos, su alcance real estará determinado por decisiones jurídicas: es evidente la importancia que tiene la adopción e interpretación de las leyes nacionales para evaluar el cumplimiento o no de los compromisos laborales incluidos en los tratados de libre comercio.

Los acuerdos de libre comercio a pesar de ser diseñados y negociados políticamente, son regulados jurídicamente y, como los ordenamientos jurídicos internos de los países que los celebran mantienen su competencia en temas generales involucrados en el comercio, existen espacios para decisiones jurídicas que, directa o indirectamente, incidirán en la aplicación de los acuerdos gubernamentales en materia laboral.

Bajo este rigor los derechos laborales en los tratados de libre comercio regularmente se restringe a solo algunos de ellos, considerados indispensables para evitar ventajas desleales basadas en la desprotección del trabajo en el comercio bilateral. La referencia a estos derechos implica solo a aquellos expresamente reconocidos, y no puede extenderse a todos los derechos considerados jurídicamente fundamentales en las legislaciones internas de los países que suscriben el acuerdo. Ni el derecho fundamental a la seguridad social, ni aquellos que protegen a la madre trabajadora han sido incluidos, aunque sí están establecidos en la legislación interna de los países firmantes y se establece en el Anexo 1, Principios Laborales.

De Acuerdo de Cooperación Laboral entre el Gobierno de Canadá, el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.<sup>123</sup>

---

<sup>122</sup> Decreto de promulgación de los Acuerdos de Cooperación Ambiental y Laboral de América del Norte. Artículo 1, Objetivos. Diario Oficial de la Federación. 21/12/1993.  
[http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4815067&fecha=21/12/1993](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4815067&fecha=21/12/1993) (Consultado el 25 de enero de 2022).

En este sentido, determinar cuáles derechos fueron reconocidos en un acuerdo comercial es importante, ya que revela el interés que los Estados asociados otorgan a la protección de los trabajadores: mientras más amplio sea el listado de derechos reconocidos, existirá una mayor preocupación para proteger el comercio de las ventajas desleales derivadas de la desprotección laboral.

Desde la entrada en vigor de la Declaración de Principios y Derechos Fundamentales del Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de 1983, los acuerdos comerciales adoptados en la región han incorporado expresamente el catálogo de derechos acopiados en ella, reconociendo que son ineludibles para garantizar el comercio leal. En el periodo de estudio, se observan dos formas distintas de incluir los derechos laborales en los tratados de libre comercio: la primera fue establecida en el Acuerdo de Cooperación Laboral para América del Norte (Aclan) y sigue siendo aplicada por Canadá en los acuerdos comerciales que ha firmado con países de la región.

El TLCAN estableció derechos laborales que debieron promoverse por los países que lo suscriben, la Declaración adoptada en la 86ª reunión en Ginebra, en junio de 1998, establece como convenios fundamentales los siguientes: 87 y 88, sobre la libertad de asociación, la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva; 100 y 111, sobre la igualdad de remuneración y la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación; 29 y 105, sobre la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio; y 13 y 8, sobre la abolición efectiva del trabajo infantil. Todo país miembro de la OIT está obligado a respetar, promover y hacer realidad los principios relativos a derechos fundamentales reconocidos por estos convenios.

En todos los casos, se reconocen derechos del trabajo que permitan prevenir la competencia desleal basada en la reducción de la protección laboral. Estas cláusulas

---

<sup>123</sup> Sistema de Información de Comercio Exterior. Acuerdo de Cooperación Laboral entre el Gobierno de Canadá, Gobierno de Los Estados Unidos y Gobierno de México. Anexo:1, Principios Laborales. Organización de los Estados Americanos. [http://www.sice.oas.org/trade/nafta\\_s/laboral1.asp](http://www.sice.oas.org/trade/nafta_s/laboral1.asp) (consultado el 22 de enero 2021).

se orientan a obtener la adopción generalizada de estándares laborales en los países que comercian internacionalmente de tal modo que sus legislaciones internas efectivamente protejan ciertos derechos, considerados indispensables.

Hasta ahora, se han defendido con vigor las ventajas de adoptar compromisos laborales en los acuerdos comerciales, pero poco se ha dicho sobre el impacto efectivo que se logró con ello: cuál ha sido su aplicación, cómo han funcionado y qué consecuencias han tenido sobre las condiciones de trabajo en economías abiertas. Tampoco se consideraron aspectos jurídicos de estas cláusulas laborales. México lleva décadas con un sistema injusto, ambiguo y opaco, que ha determinado el salario mínimo, que lo llevo a ocupar los últimos lugares en América Latina y la OCDE. Lo que reflejó que es de las pocas economías semiindustrializadas con salarios precarios bajo un contorno de una alarmante pobreza.

## **2.3 Impactos en las relaciones de trabajo**

El tránsito económico con la puesta en marcha del TLCAN, implicó definitivamente el ámbito laboral, partiendo de la lógica de los cambios en el modo de producción forjó a las naciones a modificar las relaciones laborales, necesaria para que los grandes capitales aprovecharan la fuerza de trabajo como un apalancamiento para reducir costos para obtener mayor competitividad en el nuevo esquema comercial.

### **2.3.1 Fuerza de trabajo y sindicalismo.**

Es oportuno recordar que una vez determinado el modelo neoliberal por parte de Estados Unidos en la República de Chile, se hizo lo mismo con México y es prudente citar que la crisis económica iniciada en 1982, derivada de los movimientos del propio sistema capitalistas con un modelo de crecimiento económico antinacional y pro imperialista, aunado a la política gubernamental de endeudamiento externo; generó la recesión, que se expresa en una grave disminución de la actividad productiva e industrial. Uno de los grandes impactos fue la modificación, sumisión y control de la fuerza de trabajo en la modalidad libre u organizada, que fue cercenando a la clase

trabajadora para adaptarse a los cambios laborales, que se requerían, y en específico el tratamiento hacia las organizaciones sindicales. El sindicato tiene como antecedente originario el gremio, que se originó en Europa medieval y agrupó a los artesanos de un mismo oficio. Los gremios contaban con una estructura jerárquica, características propias y con el fin de proteger a sus miembros.

Respecto a los ferrocarrileros, en su mayoría se agruparon en su organización sindical, no omito mencionar que la palabra sindicato, es de origen griego – sindikou, protector- define la forma de organización de trabajadores, cuya finalidad es la defensa y la promoción de sus intereses laborales y la conciliación de los empleadores.

Con la Revolución Industrial y el surgimiento de una clase obrera, las agrupaciones de trabajadores adquirieron importancia, siendo Inglaterra el primer país en reconocer el derecho a la unión sindical en el año 1824, la Combination Acts, de 1799 y 1800, pero no fueron plenamente legales los sindicatos sino hasta después del voto sobre la Ley de Sindicatos Profesionales, en 1871 (Trade Unions).<sup>124</sup>

El primer contrato para construir un ferrocarril en México se firmó en la década de 1830, pero no fue sino hasta 1872 cuando la línea que conectaba la Ciudad de México con el puerto de Veracruz finalmente quedó terminada. El 29 de febrero de 1908 se firmó el convenio entre el gobierno federal y las empresas fusionadas, creándose así los Ferrocarriles Nacionales de México, cuyo accionista mayoritario sería el Estado mexicano.

Aunque se aprecian como sociedades mutualistas y círculos obreros anteriores, fue hasta la década de 1890 que nace el sindicalismo mexicano con la conformación de la Orden Suprema de Empleados de Ferrocarriles Mexicanos, la Unión de Mecánicos

---

<sup>124</sup> Lastra, José Manuel. La libertad Sindical. Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Revista No. 98, del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. Mayo-Agosto del 2000. Pag. 697. <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/3636/4412> (consultado 22 de enero 2022).



Mexicanos, la Sociedad de Hermanos Caldereros Mexicanos, y la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros.<sup>125</sup>

Estas primeras organizaciones laborales de rieleros mexicanos demandaron tres mejores principales: 1. Mejores condiciones de trabajo, 2. Acceso a la educación técnica, y 3. Acceso a los puestos y mejor pagados entonces reservados por extranjeros.

Las transformaciones en el modelo de acumulación, que tienden en teoría a modernizar la planta productiva y a articular al capitalismo mexicano con el sistema capitalista mundial, en especial con américa del norte, intentan reestructurar financieramente a las empresas y adoptar nuevas tecnologías, con el objeto de alcanzar una alta productividad, tener altos índices de competitividad y poder exportar a otros países.

El proceso de reconversión industrial, que no es sólo un fenómeno de carácter tecnológico y científico, sino principalmente social y político propició la reformulación de los contratos colectivos de trabajo, el debilitamiento de los sindicatos y la libertad de acción de los patrones. Elemento constitutivo fundamental de la reconversión industrial, de acuerdo con los lineamientos del Fondo Monetario Internacional, es la venta, fusión y/o liquidación de empresas paraestatales, objetivo cumplido por el gobierno De la Madrid en 1983. El caso de Dina en contra de sus obreros, cuando quedaría en claro que la llamada política de reconversión industrial que se propuso eliminar las mejores cláusulas de los contratos colectivos de trabajo, debilitando a los sindicatos y dejar vía libre a los capitalistas.

Con Miguel de la Madrid se aperturó la política burguesa de modernización, pasando por encima de los sindicatos. Se imponía, pues, la política del capitalismo salvaje. Se sentaban las bases para flexibilizar la mano de obra y la precarización laboral.

---

<sup>125</sup> Lastra, José Manuel. El Sindicalismo en México. Anuario Mexicano del Derecho, No. 14, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. 2002 Pag. 37.

La quiebra de empresas, el despido masivo y selectivo de obreros, empleados, técnicos y profesionistas, la tendencia a la disminución de las filas sindicales y la tasa de sindicación fue un hecho. De 1982 a 1988 fueron lanzados a la calle cientos de miles de trabajadores siderúrgicos, de la industria automotriz, cerveceros, de la construcción, mineros, de la administración pública y de otras ramas, con lo que se debilitó el sindicalismo. Con seguridad, la tasa de sindicación ha disminuido. Pero al mismo tiempo que se da el fenómeno de la reducción sindical, por otro lado, antiguos y nuevos trabajadores "libres" se organizan en sindicatos con la tendencia a federarse. En el periodo de la crisis se han sindicado los bancarios, núcleos de obreros agrícolas y trabajadores de escuelas privadas.

El año 1985 los incidentes anti obreros y antisindicales: como casos de trabajadores de los reprimidos por Teléfonos de México, los trabajadores nucleares, en Petróleos Mexicanos se denunció el exagerado crecimiento de empleados de confianza; Refrigeradora Tepepan principió un paulatino debilitamiento ante la falta de entrega de pescado por parte de Productos Pesqueros Mexicanos, y la Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio de los Estados, Municipios e Instituciones Descentralizadas de Carácter Estatal fue hostigada en diferentes entidades, viéndose obligada a ejecutar paros y otras acciones de presión para defenderse.

El Congreso del Trabajo, la Confederación de Trabajadores de México, y el resto de los principales sindicatos, federaciones y centrales, ha sido incapaz de remontar el estrecho ámbito de las declaraciones y quejas. Su antigua tradición de poner el acento en la negociación cupular --sin apelar generalmente a las bases-- ha entrado en crisis aguda, porque el Estado posrevolucionario al adquirir un carácter burgués más reaccionario y al alejarse aceleradamente de las grandes mayorías nacionales, deviene en un Estado que pierde sus rasgos nacionalistas y sociales, se asocia más con los monopolios y el gobierno de Estados Unidos.

En 1989, Carlos Salinas de Gortari, con la fuerza del estado desmembró dos sindicatos fuertes y numerosos como el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación (SNTE) y el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República

Mexicana (STPRM), organizaciones clave para la instauración del nuevo modelo económico, en caso del gremio magisterial fue claro el viraje educativo para formar estudiantes como fuerza de trabajo con el fin de responder a las necesidades de las empresas transnacionales, y por otra parte con la organización petrolera era reorientar los energéticos a los intereses de empresas extranjeras. Salinas con nuevos dirigentes sindicales conformó una alianza del gobierno federal y el nuevo sindicalismo, así que los ferrocarrileros fueron sometidos a las nuevas exigencias laborales.

Cabe recordar que en 1874, en el entonces Distrito Federal, los ferrocarrileros formaron la organización Unión y Concordia, posteriormente se fundó La Sociedad de Ferrocarrileros Mexicanos fundada en 1887 posteriormente en 1897, fue creada la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana.<sup>126</sup>

Han sido años de lucha sindical, y los ferrocarrileros trazaron un camino por sus derechos y libertad sindical, en 1903 estallaron una huelga ferrocarrilera en San Luis Potosí y, en 1904, otra en Nuevo León, en este último año formaron la Liga de Ferrocarrileros Mexicanos, en la ciudad de Jalapa.

Para 1913 se fundó la Confederación de Gremios Mexicanos a iniciativa de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros. Después, Carranza incautó a los Ferrocarriles Nacionales que pasaron a ser administrados por los Ferrocarriles Constitucionalistas. El 3 de abril de 1920 estalló la huelga del Ferrocarril Sudpacífico en Sonora para obtener el reconocimiento del sindicato por parte de la compañía. Adolfo de la Huerta, gobernador del estado, intervino la red ferroviaria.

En 1925, la CROM formó a la Federación Nacional de Ferrocarrileros para tratar de quitarle miembros a la Confederación. La Federación de la CROM no tuvo éxito. Entonces, esta central se dedicó a dividir a los ferrocarrileros creando sindicatos

---

<sup>126</sup> D. Bahen, C. Porrúa. Huelgas Ferrocarrileros 1958-1959. Energía Revista. Frente de Trabajadores de la Energía. Federación Sindical Mundial. Volumen 7, Número 83, enero 23 de 2007. <https://www.fte-energia.org/E83/11.html> (consultado 12 de marzo de 2022).

fantasmas. Ese año, también, Calles emitió un decreto que incorporaba a la burocracia federal a todo el personal de los Ferrocarriles Nacionales con la intención de evitar que declararan huelgas. Sin embargo en 1926-27 estallaron huelgas ferrocarrileras. Morones, con la influencia que tenía en el gobierno, logró que las huelgas se declararan ilegales y se utilizó ejército para apagarlas. Para integrar una disidencia ferrocarrilera, la CROM reclutó esquirols y se produjeron enfrentamientos en la huelga del Ferrocarril del Istmo y en la huelga decretada por el Sindicato Mexicano de Mecánicos contra los Ferrocarriles Nacionales.<sup>127</sup>

En 1933, en el IV Congreso Ferrocarrilero, se fusionaron diversos gremios ferrocarrileros [46]. De acuerdo a los estatutos originales, ya en 1934, recién formado el sindicato, obtuvo de Ferrocarriles Nacionales de México el reconocimiento al nuevo sindicato industrial de la exclusividad de la contratación. El 18 de mayo de 1936, estalló una huelga ferrocarrilera. 5 minutos antes, los trabajadores movían las locomotoras. La huelga fue declarada inexistente. El laudo se había preparado antes de que la huelga estallara. En noviembre de 1936, el Congreso aprobó la Ley de Expropiación. El 23 de junio de 1937 se aplicó esta ley. El gobierno expropió a los Ferrocarriles Nacionales de México. El 1º de mayo de 1938 se entregó el sistema a los trabajadores para que lo administraran.

La CTM condenó el laudo y llamó a realizar un paro en apoyo a los ferrocarrileros. El gobierno tenía el 51% de acciones ferrocarrileras y enfrentaba fuertes presiones por la enorme deuda de la empresa. La situación era insostenible. Los trabajadores recibieron una empresa en condiciones ruinosas, sin capital y con la obligación de mantener los gastos por debajo de los ingresos. El gobierno se hizo cargo de la deuda.

---

<sup>127</sup> D. Bahen, C. Porrúa. Huelgas Ferrocarrileros 1958-1959. Energía Revista. Frente de Trabajadores de la Energía. Federación Sindical Mundial. Volumen 7, Número 83, enero 23 de 2007. <https://www.fte-energia.org/E83/11.html> (consultado 12 de marzo de 2022).

En 1947, la CTM planteó la renovación de su comité ejecutivo. Valentín Campa, con el apoyo del sindicato ferrocarrilero, se obstinó en hacer secretario general a Luis Gómez Z., mientras Lombardo lo hacía por Fernando Amilpa. El grupo de Fidel Velásquez se apoderó de la central. Los ferrocarrileros se salieron de la CTM.

En febrero de 1958, la sección 15 del Distrito Federal del sindicato de ferrocarrileros lanzó una iniciativa para integrar una comisión pro aumento de salarios. El primer comité ejecutivo depuesto fue en Matías Romero. Vallejo fue nombrado asesor. Luego, secretario general nacional del sindicato, éste se negó a intervenir para la solución del problema.

De 1959 a 1986 dicho grupo tuvo la hegemonía sindical, y el mismo Gómez Zepeda fue director general de los Ferrocarriles Nacionales de 1973 a 1983, cuando el presidente Miguel de la Madrid anunció un plan de modernización para la industria rielera y nombró como director de la empresa a Andrés Caso Lombardo.

El 1o. de febrero de 1986 llegó Jorge Peralta Vargas al liderazgo sindical postulado por el todavía dominante grupo Héroe de Nacozari, pero de inmediato se le acusó de aliarse con Caso Lombardo para fracturar a la corriente de Gómez Zepeda.

De 1989 a 1995 se desarrolló una lucha intestina por el poder sindical que dejó dos sospechosas muertes, la de Praxedis Fraustro Esquivel, quien había llegado a la directiva sindical en 1992 y fue asesinado en 1993, y, tres semanas después, la de Lorenzo Duarte García (líder de 1989 a 1992).

Con esa carga sangrienta tras de sí, el 1o. de febrero de 1995, un pasivo Antonio Castellanos Tovar, suplente de Praxedis Fraustro, entregó el cargo a Víctor Flores, miembro del grupo irónicamente llamado Democracia Sindical, encabezado por Jorge Peralta, el aliado de Caso Lombardo.

Una semana antes, el 27 de enero, los senadores priístas y panistas habían aprobado, con el voto en contra del PRD, las reformas al artículo 28 constitucional

que permitirían la privatización de las actividades ferroviaria y satelital. Al siguiente día, los diputados del PAN y PRI consumaron la aprobación legislativa.<sup>128</sup>

Con un líder sindical a modo, una Constitución reformada y un ex secretario de Comunicaciones y Transportes ganador, se concretó sin dificultades. Pero, para evitar cualquier riesgo, en el mismo año de 1995 entró en acción el Bufete Farell, SC, en cuyo apellido lleva la fama en lo que hace al respeto de los derechos obreros. Lo primero que recomendó el bufete mencionado fue reducir el número de cláusulas del contrato colectivo de trabajo y hacer a un lado antiguas conquistas laborales.

Para que no hubiera duda del sello de la casa, Ferrocarriles Nacionales de México designó el 23 de enero de 1996 como subdirector de Recursos Humanos a Miguel Angel Pino de la Rosa, quien había sido presidente de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, cuando Arsenio Farell Cubillas era secretario del Trabajo.

### **3.2.1 Mano de obra y TLCAN**

Como parte del engranaje globalizador y el TLCAN, la búsqueda de las grandes transnacionales, era la fuerza trabajo calificada y a bajo costo, es importante mencionar que por un lado en México se da la precarización laboral, falta de inversión pública, privatizaciones, y en Estados Unidos una falta de inversión pública y traslado de inversiones a otros países.

Con el TLCAN en marcha, la crisis de diciembre de 1994, fuga masiva de capitales, una grave inflación, elevadas tasas de interés, el levantamiento armado del Ejército Zapatista de Liberación Nacional y una enorme ola de violencia; dichos efectos arreciaron para 1995, no se debe olvidar que dentro del tratado, la inversión de capital de los países firmantes recibió trato nacional y de nación más favorecida; no se le imponen requisitos de exportación o de asociación con capital nacional, y compras gubernamentales.

---

<sup>128</sup> Hernández López, Julio. Columna. La Jornada. Periódico. 29 de julio de 1997.  
<https://www.jornada.com.mx/1997/07/29/astillero.html> (Consultado 08 de marzo de 2022).

En ésta condición, el desempleo abierto se incrementó con la crisis que se prolongó, en el caso de la manufactura incluso decreció, no obstante la expansión del sector en aquel año. El desempleo abierto se acrecentó con la crisis de 1995, no obstante el crecimiento de la economía. El modelo económico caracterizado por la liberalización del comercio y la tasa de cambio, la desregulación de los flujos de inversión extranjera y de los mercados financieros, el abandono de las políticas sectoriales de promoción del empleo y la industria, y la privatización intensiva de las empresas del Estado.

El número total de empresas estatales, organismos descentralizados y fondos de inversión cayó de 1555 en 1982 a 232 en 1992. La ola de privatizaciones alcanzó a algunas de las empresas estatales más grandes de México, entre ellas las dos aerolíneas, las dos principales mineras de cobre, la mayor empresa de telecomunicaciones, plantas siderúrgicas y los bancos comerciales, que se habían nacionalizado al comenzar la crisis de deuda en 1982<sup>129</sup>

Uno efecto drástico de la privatización del sistema ferroviario mexicano fue la caída del número de personal empleado en el mismo. A finales de los noventa, el sistema contaba con 35 000 empleados y en 2001 ya sólo tenía 15 000 empleados. La enorme pérdida de puestos de trabajo coincidió con la reducción del transporte de pasajeros, el cual es intensivo en empleo.<sup>130</sup>

Sin embargo, la combinación del incremento de la carga transportada en las últimas dos décadas con la reducción del personal ocupado generó un aumento de la productividad.<sup>131</sup>

En 1988 el personal ocupado en Ferrocarriles Nacionales de México era de 92, 103 y para el año 1992 fue de un total de 77,000 trabajadores.<sup>132</sup>

---

<sup>129</sup> Bensusán Graciela y Middlebrook Kevin J. Sindicatos y política en México: cambios, continuidades y contradicciones. Universidad Autónoma Metropolitana, UAM-Xochimilco. Primera edición: abril de 2013, Pag. 44

<sup>130</sup> Medina Ramírez Salvador. El transporte ferroviario en México. Comercio Exterior, Vol. 63, Núm. 4, Julio y Agosto de 2013. P.12

<sup>131</sup> Idem. P. 13

Es importante mencionar que el TLCAN, estimuló una expansión notoria en la exportación de manufacturas. Sin embargo, una proporción muy alta de estos productos se elaboraba en plantas maquiladoras con niveles salariales bajos y con vínculos productivos muy débiles con el resto de la economía.<sup>133</sup>

La reestructuración económica radical representó grandes desafíos tanto para los sindicatos aliados con el gobierno como para los políticamente independientes, el cierre o privatización generalizados de las empresas propiedad del Estado socavaron lo que siempre había sido la principal ventaja de algunas de las organizaciones obreras más grandes e influyentes de México<sup>134</sup>.

En todos los casos, se reconocen derechos del trabajo que permitan prevenir la competencia desleal basada en la reducción de la protección laboral. Estas cláusulas se orientan a obtener la adopción generalizada de estándares laborales en los países que comercian internacionalmente de tal modo que sus legislaciones internas efectivamente protejan ciertos derechos, considerados indispensables. Se defendieron las ventajas de adoptar compromisos laborales en los acuerdos comerciales, pero poco se dijo sobre el impacto efectivo que se ha logrado con ello: cuál ha sido su aplicación, cómo han funcionado y qué consecuencias han tenido sobre las condiciones de trabajo en economías abiertas. Tampoco se consideraron aspectos jurídicos de estas cláusulas laborales. Se puede observar un incremento en la evolución de personal ocupado, sin embargo esto se debe en gran parte, porque muchos trabajadores ferrocarrileros que laboraron el transporte de pasajero que quedó extinto, se incorporaron al servicio de carga.

---

<sup>132</sup> Ibarra Alejandro. El Sector de Transporte por Ferrocarril ante el Reto del TLC. Cuadernos del Centro de Estudios Estratégicos. ITESM. Mayo de 1993. Pag. 32

<sup>133</sup> Bensusán Graciela y Middlebrook Kevin J. Sindicatos y política en México: cambios, continuidades y contradicciones. Universidad Autónoma Metropolitana, UAM-Xochimilco. Primera edición: abril de 2013, Pag. 45

<sup>134</sup> IDEM. Benusain.



**Tabla No. 14: Salarios reales en México, 1994-2012**

Año	Salario mínimo real <sup>a</sup>	Índice del salario mínimo real	Salario medio de cotización al IMSS (pesos por día) <sup>b</sup>	Salario medio real de cotización al IMSS (pesos por día deflactado a precios de 2010) <sup>c</sup>	Índice del salario medio real al IMSS
1994	13.98	100.00	49.60	250.80	100.00
1995	12.08	86.5	56.52	188.06	75.0
1996	10.89	77.9	67.63	176.21	70.3
1997	10.82	77.4	80.23	180.64	72.0
1998	10.90	78.0	94.68	179.73	71.7
1999	10.51	75.2	110.84	187.33	74.7
2000	10.60	75.8	129.69	201.17	80.2
2001	10.65	76.2	146.19	217.19	86.6
2002	10.72	76.7	158.04	222.14	88.6
2003	10.65	76.2	168.36	227.59	90.8
2004	10.50	75.1	179.24	230.34	91.8
2005	10.50	75.1	189.97	236.26	94.2
2006	10.48	75.0	200.50	239.64	95.6
2007	10.42	74.5	211.05	243.11	96.9
2008	10.20	73.0	222.30	240.38	95.8
2009	10.05	71.9	231.63	241.83	96.4
2010	10.14	72.5	239.16	239.16	95.4
2011	10.14	72.8	249.32	240.15	95.8
2012	10.22	73.1	258.34	240.82	96.0

Fuente: Comisión Nacional de los Salarios Mínimos y Secretaría del Trabajo y Previsión Social <[http://www.stps.gob.mx/bp/secciones/conoce/areas\\_atencion/areas\\_atencion/web/menu\\_infsector.html](http://www.stps.gob.mx/bp/secciones/conoce/areas_atencion/areas_atencion/web/menu_infsector.html)>.

Se puede observar un incremento en la evolución de personal ocupado, sin embargo esto se debe en gran parte, porque muchos trabajadores ferrocarrileros que laboraron el transporte de pasajero que quedo extinto, se incorporaron al servicio de carga.

Es importante mencionar que por un lado en México se da la precarización laboral, falta de inversión pública, privatizaciones, y en Estados Unidos una falta de inversión pública y traslado de inversiones a otros países. Desde mi perspectiva la dinámica comercial funcionó bien, para muchas empresas trasnacionales fue un efecto boomerang favorable, aprovechando las ventajas comparativas para fortalecer la competencia económica.

En el sexenio de Calderón se flexibilizó el mercado de trabajo, con Enrique Peña Nieto se implementaron acciones para bajar la informalidad laboral, situación permanente que diversos actores políticos, sindicatos de México, además de Estados

Unidos y Canadá insistieron, como parte de la renegociación del TLCAN, que México aumente sus salarios para que existiera una ventaja “desleal”.

**Tabla No.15: Evolución de personal activo 2007-2017.**



Fuente: Sexto Informe de Gobierno, Presidencia de la República, México, 2006, y Tercer Informe de Gobierno.

En el sexenio de Calderón se flexibilizó el mercado de trabajo, con Enrique Peña Nieto se implementaron acciones para bajar la informalidad laboral, situación permanente que diversos actores políticos, sindicatos de México, además de Estados Unidos y Canadá insistieron, como parte de la renegociación del TLCAN, que México aumente sus salarios para que existiera una ventaja “desleal”. Calderón, consiguió que el Congreso avalara una importante reforma laboral que introdujo los primeros cambios en la materia en 42 años, expresó Rosalinda Vélez Juárez, ministra del Trabajo. “El derecho al trabajo digno, con prestaciones y seguridad social, sería una realidad para millones de mexicanos sin afectar los derechos ni la estabilidad laboral de quienes hoy participan en la actividad productiva formal”, dijo Vélez. En una rueda de prensa, Vélez utilizó una reforma calificada por algunos de radical, que flexibiliza el

mercado laboral mexicano, permite los contratos por horas y los periodos de prueba, y regula la tercerización del empleo, entre otros temas.<sup>135</sup>

**Tabla No. 16: Comparativo salarial de trabajadores ferrocarrilero México-Estados Unidos 2018**

MÉXICO		E.U.A.	
PUESTO	MEXICO (mensual)	PUESTO	E.U.A. (dólares)
Operario de vía	\$ 9,433/ mes	Operadores de frenos, señales e interruptores de ferrocarril y bomberos de locomotoras.	54,170
Supervisor	\$23,797/mes		
Mayordomo	\$16,270/mes		
Inspector	\$23,364/mes		
Controlador de trenes	\$16,398/mes	Yardmasters	N.D
Garrotero	\$15,327/mes		
Operador	\$8,042/mes	Operador	\$62,000.00
Maquinista	39,344/mes	Maquinista	\$71,896.00
Analista	\$13,098/mes	1.1 Ingenieros 1.2 Ferroviarios	\$ 55,600- \$ 83,600
Operador Sical	\$10,012/mes	operadores	52,690
Operador de vía	\$6,033/mes	operadores	52,690
Ingeniero Civil	\$ 11 mil - 17 mi	Ingenieros	54,170
Gerente	\$ 4 mil - 48 mil	Gerente	\$ 55,600
Analista de sistemas	MXN\$ 12 mil - MXN\$ 13 mil	Demás trabajadores	54, 170
Maquinista de Locomotora	MXN\$ 12 mil - MXN\$ 23 mil	Operador de locomotora	\$ 71,570
Ayudante-Ayudante General	MXN\$ 4 mil - MXN\$ 6 m	Demás trabajadores	54,170
Jefe de Operaciones	MXN\$ 23 mil - MXN\$ 25 mil	Yardmasters	54,170
Obrero	MXN\$ 15 mil - MXN\$ 42 mil	Demás trabajadores	54,170

<sup>135</sup> EFE. Mexico approves labor reform at the end of Calderón's term. Chicago tribune. November 14, 2012. <https://www.chicagotribune.com/hoy/ct-hoy-8200757-mexico-aprueba-reforma-laboral-en-postrimerias-del-mandato-de-calderon-story.html> Consultado 25 de marzo de 2022).

Fuente: <https://www.glassdoor.com.mx/Sueldo/Ferromex-Sueldos-E1001468.htm>, Consultado 23 de junio 2021.

Employment statistics and occupational May 2020 National Occupational Employment and Wage, United States Bureau of Labor Statistics U.S. department of labor. 2020. [https://www.bls.gov/oes/current/oes\\_nat.htm#53-0000](https://www.bls.gov/oes/current/oes_nat.htm#53-0000) Consultado 23 de junio 2021.

Un estudio del Instituto de Políticas Económicas (EPI) señala que, debido a la inflación, el poder de compra de esos 7,25 dólares por hora ha disminuido la última década un 17 %, lo que deriva para un trabajador de tiempo completo una pérdida de 3.000 dólares al año de poder adquisitivo.

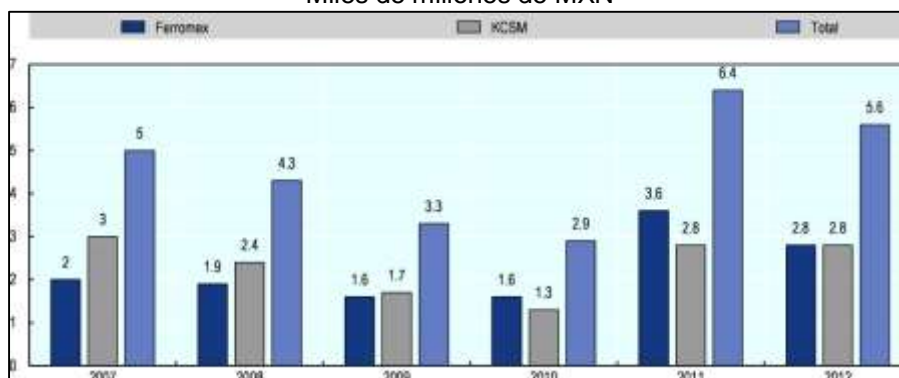
Cabe señalar que el actual salario mínimo federal ha perdido un 31 % en su poder de compra, 6.800 dólares menos al año que hace cinco décadas, subraya el informe de EPI. El sector ferroviario en México experimentó cambios significativos desde la reestructuración de la industria en 1994. Los capitales privados reforzaron los ferrocarriles mejorando la calidad de los servicios de carga e incrementaron las inversiones sobre la infraestructura y la participación en la actividad económica dentro del sector.

Entre 1994 y 2003, el sector ferroviario mostró periodos de agudo crecimiento en la actividad económica, combinado con caídas. En este periodo, en los años de crecimiento positivo, el modo de transporte ferroviario superó el desempeño de los servicios de transporte como un todo. En contraste, de 2004 a 2017, el crecimiento interanual de las ferroviarias se desempeñó por debajo de la industria de carga nacional, con excepción de 2009 y 2010.

Cabe señalar que el outsourcing fue parte de un esquema laboral que se fue implementando en el México por diversas empresas trasnacionales para apalancarse en la mano de obra barata y ser competitivos. En nuestro país, este proceso inició entre los años sesenta y setenta, éste mecanismo fue desarrollandose

paulatinamente.<sup>136</sup> Esta práctica de forma concomitante fue adoptada por empresas mexicanas y se implementó en el sexenio de Felipe Calderón.

**Imagen No. 9: Inversión de los principales concesionarios ferroviarios en México**  
Miles de millones de MXN



Fuente: Gráfica tomada de Desempeño del sector ferroviario de México. Desempeño económico. OECD iLibrary. Gobernanza. Desempeño del sector ferroviario de México. <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/67b15437-es/index.html?itemId=/content/component/67b15437-es> (Consultado el 29 de abril de 2022).

**Tabla No. 16: Comparativo salarial de trabajadores ferrocarrileros México-Estados Unidos 2018.**

MÉXICO		E. U.A.	
PUESTO	MEXICO (mensual)	PUESTO	E.U.A. (dólares)
Operario de vía	\$ 9,433/ mes	Operadores de frenos, señales e interruptores de ferrocarril y bomberos de locomotoras.	54,170
Supervisor	\$23,797/mes		
Mayordomo	\$16,270/mes		
Inspector	\$23,364/mes		
Controlador de trenes	\$16,398/mes	Yardmasters	N.D
Garrotero	\$15,327/mes		
Operador	\$8,042/mes	Operador	62,000.00
Maquinista	39,344/mes	Maquinista	71,896.00
Analista	\$13,098/mes	Ingenieros ferroviarios	55,600- 83,600
Operador Sical	\$10,012/mes	operadores	52,690
Operador de vía	\$6,033/mes	operadores	52,690

<sup>136</sup> Aguilar Elías, Jorge Wadi. El outsourcing y su impacto en México. Artículo. Revista Contaduría Pública. IMCP. 2 de junio de 2019. <https://contaduriapublica.org.mx/2019/06/01/el-outsourcing-y-su-impacto-en-mexico/> (consultado el 25 de enero de 2022).

Ingeniero Civil	\$ 11 mil - 17 mil	Ingenieros	54,170
Gerente	\$ 4 mil - 48 mil	Gerente	55,600
Analista de sistemas	<b>MXN\$ 12 mil - MXN\$ 13 mil</b>	Demás trabajadores	54, 170
Maquinista de Locomotora	<b>MXN\$ 12 mil - MXN\$ 23 mil</b>	Operador de locomotora	71,570
Ayudante-Ayudante General	MXN\$ 4 mil - MXN\$ 6 m	Demás trabajadores	54,170
Jefe de Operaciones	<b>MXN\$ 23 mil - MXN\$ 25 mil</b>	Yardmasters	54,170
Obrero	<b>MXN\$ 15 mil - MXN\$ 42 mil</b>	Demás trabajadores	54,170

Fuente: <https://www.glassdoor.com.mx/Sueldo/Ferromex-Sueldos-E1001468.htm>, Consultado 23 de junio 2021.

Employment statistics and occupational May 2020 National Occupational Employment and Wage, United States Bureau of Labor Statistics U.S. department of labor. 2020. [https://www.bls.gov/oes/current/oes\\_nat.htm#53-0000](https://www.bls.gov/oes/current/oes_nat.htm#53-0000) Consultado 23 de junio 2021.

Con base a esas actividades, para el caso de México, es imperativo señalar que respecto a los trabajadores menores de edad, prestaciones laborales, igualdad entre mujeres y hombres en el lugar de trabajo relaciones obrero-patronales y procedimientos de negociación colectiva; condiciones de trabajo y su aplicación; compensación por accidentes o enfermedades relacionados con el trabajo, no tuvieron cumplimiento esperado, al contrario el trabajo en México se precarizó, como el caso de los empleados de Wal Mart, que presumía ser el primer empleador privado de México y contribuir a la calidad de vida de las familias del país, sólo registró ante el IMSS a seis de cada diez de sus asociados (trabajadores), reveló una investigación de la Universidad Tecnológica de México (Unitec), campus sur, además cita que Soriana no registró ante el IMSS a 48.7 por ciento de los 88 mil trabajadores que reportó en el 2012, mientras Oxxo dejó sin prestaciones a 29.7 por ciento de sus 53 mil empleados.<sup>137</sup>

El outsourcing se define como el proceso de cualquier externalización de actividades de la empresa ya fuesen estas desarrolladas o no previamente dentro de la organización. Esta práctica tuvo su origen en los Estados Unidos a comienzo de los

<sup>137</sup> González, Susana. Wal-Mart sólo registra ante el IMSS a 6 de cada 10 de sus empleados: Unitec. Secc. Economía, La Jornada, Diario. México. 27 de abril de 2012. Pag.33.

años sesenta, que consistía en la externalización de servicios informáticos, con el objetivo de obtener un mayor rendimiento a las inversiones en Hardware. Sin embargo, es hasta los años noventa cuando se suman más actividades como la logística, seguridad, mantenimiento y servicios administrativos.<sup>138</sup>

Es oportuno mencionar que el out sourcing ofrece enormes ventajas para muchas empresas como la reducción de costos, reducción de riesgos, descarga de ciertas responsabilidades laborales, suplencia de las carencias de recursos internos, entre otras. En México, el outsourcing se integró en la Ley Federal del Trabajo en el año 2012, y a partir de entonces, las empresas iniciaron la tercerización de servicios a otras compañías. El Congreso de la Unión aprobó, en su artículo 15 A, tres requisitos para admitir este régimen de contratación especial, a saber: la subcontratación no puede abarcar la totalidad de las actividades, debe justificarse por su carácter especializado y no puede comprender tareas iguales o similares a las que realizan el resto de los trabajadores al servicio del contratante.<sup>139</sup>

Lamentablemente este mecanismo de contratación fue utilizado exageradamente por bastantes empresas mediante el cual se les suprime de sus derechos laborales como un salario y jornada de trabajo digna, seguridad social, estabilidad laboral, vacaciones, reparto de utilidades, etc. Un ejemplo es BANCOMER BBV, que durante siete años se ahorró gigantescos recursos a costa de los trabajadores, a través de la figura de una sustitución patronal mediante la cual no reconoce a un solo trabajador como propio.<sup>140</sup>

Cabe decir que empresas mexicanas y extranjeras, mediante GIN Group propiedad de Raúl Beyruti (empresa que enfrentó acusaciones por evasión fiscal), por falta de pagos de IVA e ISR –impuestos Sobre la Renta y al Valor Agregado–, así como las

---

<sup>138</sup> Rivo López Elena. Externalización más allá de la subcontratación. Universidad de Vigo. La gestión de la diversidad: XIII Congreso Nacional, IX Congreso Hispano-Francés, Logroño (La Rioja), 16, 17 y 18 de junio, 1999, Pag. 725 <https://scholar.google.com/citations?user=v1gD9GkAAAAJ&hl=en> (consultado el 25 de enero de 2022).

<sup>139</sup> Alcalde Justiniani Arturo. El outsourcing en la reforma laboral. Sección Política, La Jornada. Diario. 27 de julio de 2013.

<sup>140</sup> Idem.

cuotas de seguridad social para los trabajadores de más de 180 mil empleados subcontratados.<sup>141</sup>

Estas operaron el esquema de manejo de nómina por medio del outsourcing, Beyruti en 1981 creó su primera empresa denominada Administración Integral de Talento Humano, la cual sentaría las bases de la subcontratación en México (outsourcing).<sup>142</sup>

Un estudio realizado por internacional Business Report (IBR) 2015, la firma indicó que el 55% de los ejecutivos mexicanos tomó en consideración la confianza en el proveedor del servicio outsourcing, mientras que un 39% puso atención en la experiencia dada a otras empresas.<sup>143</sup>

Esta modalidad desafortunadamente propició una precariedad laboral, estancamiento en los salarios, derivando en la baja del poder adquisitivo y pobreza en la sociedad mexicana, México es uno de los países en donde la fuerza laboral se realiza vía subcontratación y al corte de 2021, ocupaba el cuarto lugar a nivel mundial con 4.7 millones de trabajadores de acuerdo a lo que dice la Confederación Mundial de Empleadores WEC (World Confederation of Employers), le anteceden, en primer lugar Estados Unidos con 16 millones de empleados, China 11.7 millones y Japón con cerca de 4.8 millones de proletarios bajo éste esquema de subcontratación.<sup>144</sup>

Llama la atención que un país de tercer mundo se ubique entre los primeros lugares conjuntamente con países de primer mundo, es abismal la diferencia salarial, lo que profundizó la pobreza y el beneficio solo fue para las grandes empresas nacionales y

---

<sup>141</sup> Montesinos, Carlos. La red de Raúl Beyruti, el “rey del outsourcing”. Secc. Trabajo. Reporte Índigo. Diario. Ed. Digital. 27 de julio de 2021. (consultado el 05 de febrero 2022). <https://www.reporteindigo.com/reporte/la-red-de-raul-beyruti-el-rey-del-outsourcing/>

<sup>142</sup> Redacción. Animal Político. Diario. Edición digital. 25 de febrero de 2021. (consultado el 06 de febrero 2022) <https://www.animalpolitico.com/2021/02/raul-beyruti-perfil-rey-outsourcing-aprehension-fgr/>

<sup>143</sup> Forbes Staff. 50% de las empresas mexicanas utiliza outsourcing para pagar nómina. Forbes rev. Digital.30 de junio de 2015. <https://www.forbes.com.mx/50-de-las-empresas-mexicanas-utiliza-outsourcing-para-pagar-nomina/> (consultado 8 de febrero 2022).

<sup>144</sup> Juárez Blanca. México es el cuarto país con más empleados con outsourcing. Reporte del WEC. Capital Humano. Diario El Economista. 06 de abril de 2021. <https://www.economista.com.mx/capitalhumano/Mexico-el-4-pais-con-mas-empleados-en-outsourcing-20210406-0003.html> (consultado el 27 de enero de 2022)



transnacionales cobijadas en la ola globalizadora y el TLCAN, aprovecharon la oferta de mano de obra barata; el gobierno mexicano, legisladores, partidos políticos y sindicatos afines a gobiernos del PRI y PAN, no hicieron nada al respecto, excepto voces de la oposición que no fueron escuchadas. El 16 de agosto 2017, se realizó la apertura de las primeras rondas de renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN); se planteó una reforma del Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte (ACLAN) que pretende incrementar la facultad de sancionar violaciones de derechos laborales en los países socios.

Desde 1994, el primer año en que entró en vigencia del ACLAN, hasta 2016, el último año para el que hay disponibilidad de datos, se han presentado 47 peticiones alegando violaciones de los derechos laborales en los tres Estados miembros. Ocho de estas peticiones fueron presentadas simultáneamente en dos oficinas para revisiones separadas, y no se consideran en esta información, lo que deja un total de 39 casos para análisis. En la estructura actual de solución de controversias del TLCAN solo hay cinco paneles separados, de los cuales únicamente uno —descrito en la primera sección— se encarga de los procesos de disputas laborales (Hussain y Domínguez, 2015).

Los derechos de los migrantes mexicanos que laboran en E.U.A., y en menor número en Canadá, han sido una preocupación bajo el ACLAN. La mitad de los casos han sido presentados contra los E.U.A. La protección a los trabajadores migratorios consistía en “proporcionar a los trabajadores migratorios en territorio de cualquiera de las partes la misma protección legal que a sus nacionales, respecto a las condiciones de trabajo”.

La tasa de sindicación en algunos sectores económicos durante el periodo fue a la baja, actualmente el Sindicato Ferrocarrilero tiene 11,352 miembros, de acuerdo a la página de internet del sindicato Ferrocarrilero.

De acuerdo al artículo 29, las causas explícitamente señaladas como origen de la integración de un panel arbitral para atender una demanda en contra de una de las partes es “la pauta persistente de omisiones referente a la aplicación efectiva de sus

normas técnicas en materia de seguridad e higiene laboral. el trabajo, trabajo de menores o salario mínimo”, siempre y cuando “esté relacionada con el comercio” o “se encuentre amparada por leyes laborales mutuamente reconocidas”.

**Tabla No. 17, Afiliados a los sindicatos y tasas de sindicalización en México, 1992-2006**

	1992	1994	2000	2002	2006
Población económicamente activa (PEA)	30 261 606	35 037 931	41 026 994	41 983 675	44 709 819
Trabajadores industriales	8 119 017	8 694 003	10 085 329	12 542 175	ND
Trabajadores industriales sujetos a sindicalización (TISS)	6 523 233	6 761 930	8 028 614	9 661 375	ND
Miembros de sindicatos	4 116 920	3 632 267	4 025 878	4 199 320	4 343 920
Hombres	2 730 809	2 191 897	2 320 830	2 461 890	2 494 000*
Mujeres	1 386 111	1 440 370	1 705 048	1 737 430	1 849 000*
Parte sindicalizada de los TISS	1 443 995	1 007 128	1 208 164	1 453 460	ND
Hombres	1 212 473	817 923	916 165	1 120 550	
Mujeres	231 522	189 205	291 999	332 910	
Parte sindicalizada de la PEA (%)	13.6	10.4	9.8	10.0	9.7
Parte sindicalizada de TISS (%)	22.2	14.9	15.0	15.0	NA

**Fuente:** Zepeda Martínez, Roberto. Unionization in México during the neoliberal period 1984-2006. Rev. Ciencias Sociales, Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad del Mar, México 146: 35-53 / 2014, <https://www.redalyc.org> > pdf

En los acuerdos paralelos, se desglosa una conclusión general: estos documentos responden principalmente a consideraciones de carácter político, impuestas por el rechazo de grupos organizados de la sociedad estadounidense a la aprobación del TLCAN.

Vinculando los acuerdos paralelos, la balanza favorece a los Estados Unidos, por una lado, la no-inclusión de compromisos específicos que este país tendría que hacer en materia de desarrollo sustentable -cuestiones básicas como la necesidad de modificar los patrones de consumo- y, por la otra, que el tema de los derechos de los trabajadores migratorios, de particular importancia para México, país exportador de mano de obra a los Estados Unidos y Canadá, sólo sea mencionado.

Bajo el manto de la globalización y la formación de bloques comerciales, enfocando el sentido de este trabajo en el sector ferroviario, que como ya se vio anteriormente venía con enormes deficiencias. Así que tuvo que ajustarse a las normas regulatorias llega

de forma inevitable y Las acciones de política de desregulación el sector ferroviario deja de ser estratégico. Cabe señalar, que con la privatización de la citada empresa se vendió un bien nacional rentable y se dejó el control de un sector lucrativo.

**Tabla No. 17: Representación sindical en la Cámara de Diputados de México, 1979-2012**

	1979	1982	1985	1988	1991	1994	1997	2000	2003	2006	2009	2012
Confederación de Trabajadores de México	45	50	51	34	36	39	28	12	8	4	8	18
Confederación Revolucionaria de Obreros	11	12	11	11	5	5	3	1	2	2	1	3
Unión Nacional de Trabajadores	-	-	-	-	-	-	-	3	1	3	2	0
Otras confederaciones	4	5	3	5	2	2	3	1	1	1	0	1
Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio	9	6	7	4	9	6	6	1	1	1	3	2
Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación	12	15	14	13	12	12	7	10	12	17	18	15
Otros sindicatos nacionales de industria o empresa	9	8	10	6	5	1	1	2	4	2	1	4
Otros	1	0	0	1	0	0	0	1	2	5	3	3
Total de representantes sindicales	91	96	96	74	69	65	48	31	31	35	36	46
Representantes sindicales como porcentaje de todas	22.8	24.0	24.0	14.8	13.8	13.0	9.6	6.2	6.2	7.0	7.2	9.2

Fuente: Bensusán Graciela y Middlebrook Kevin J. Sindicatos y política en México: cambios, continuidades y contradicciones. UAM-Xochimilco. 2013. pag. 68

La construcción de carros de ferrocarril, se desincorporó o privatizó, la empresa pública denominada Constructora de Carros de Ferrocarril (CNFC o Concarri). Esta empresa fue creada en 1952 por el Gobierno Federal a través de Nacional Financiera con el objetivo de crear una zona industrial y satisfacer la demanda de transporte interno y contribuir a la rehabilitación del equipo ferroviario de México.<sup>145</sup>

Pero de acuerdo con las reglas establecidas en el Tratado de Libre Comercio de America del Norte (TLC), se acota la existencia de un Plan de Modernización de Ferrocarriles, en donde se garantiza el acceso de empresas extranjeras del transporte ferroviario (Anexo III sobre actividades reservadas exclusivamente al estado mexicano). Asimismo y de acuerdo con un reporte de la Comisión Internacional de

<sup>145</sup> Escamilla Trejo Adrián. Privatización y reestructuración de la industria de equipos ferroviarios en México (1993-2012): el caso de Concarri-Bombardier. Rev. Economía Informa No. 395, noviembre-diciembre de 2015. Facultad de Economía UNAM. pag. 71.

Comercio de los EUA (USITC: enero,1993), permitió que compañías extranjeras de EUA y Canadá mercadearan sus servicios ferroviarios y actividades conexas.

En México, trabajadores del sector ferrocarrilero enfrentaron jornadas laborales casi inhumanas, excesivas, prolongadas y fuera de la ley; conductores, jefes de tren, maquinistas y garroteros son sometidos a más de 30 horas consecutivas de trabajo con periodos de descanso alternos de 8 horas o menos, reveló el diputado Francisco Grajales Palacios (PRI).<sup>146</sup>

Como puede verse en el cuadro de evolución de los salarios en los Estados Unidos, no hay un incremento sustantivo en los salarios, se quedan estancados, sin embargo en algunos estados como Nueva York, Washintong, California el salario es más significativo.

Cabe señalar que la red ferroviaria de Estados Unidos cuenta con 140,000 millas (225.308 kilómetros) de rutas, siendo la más larga y dinámica del mundo, con un 80% de vías para el traslado de mercancías, por otra parte el transporte de pasajeros tiene una extensión de 35.000 kilómetros. Respecto al transporte de materias primas y bienes es uno de los mejores en el mundo referente a seguridad, fiabilidad y costo. A diario se movilizan cerca de cinco millones de toneladas a puertos, centros de distribución y negocios. Además, se estima que un tercio de las exportaciones a mercados internacionales se hace por ferrocarril.<sup>147</sup>

Estas líneas son propiedad de compañías privadas. En total, existen 538 rutas, de las cuales, siete de ellas son de Clase I, que significa que han obtenido beneficios superiores a 453 millones de dólares (425 millones de euros). Union Pacific Railroad y BNSF Railway son las de mayores dimensiones. Junto a ellas, destacan Ferrocarril Nacional Canadiense (Canadian National Railway), Ferrocarril Pacífico Canadiense

---

<sup>146</sup> Grajales Palacios, Francisco. Trabajadores del sector ferrocarrilero en México padecen jornadas inhumanas. Boletín No. 5893, Comunicación social. 22 de agosto de 2015. LXII Legislatura. Cámara de Diputados. México. <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/esl/Comunicacion/Boletines/2015/Agosto/22/5893-Trabajadores-del-sector-ferrocarrilero-en-Mexico-padecen-jornadas-inhumanas> (Consultado 10 de febrero de 2022).

<sup>147</sup> Largas distancias en Estados Unidos: Potencial en crecimiento. Revista Corporativa MAFEX. No. 10. Febrero, 21 de 2017. Pag. 16. <https://magazine.mafex.es/largas-distancias-en-estados-unidos-potencial-en-crecimiento/> (consultado el 28 de enero de 2022).

(Canadian Pacific Railway), Transporte de CSX, Kansas City Ferrocarril del Sur y Norfolk Ferro- carril del Sur.

En éste punto es vital señalar que Canadá tiene una red ferroviaria de 48.000 kilómetros, en la cual existen pequeños ramales aislados que se utilizan por la industria forestal y minera, también incluye 19 terminales intermodales y 27 cruces fronterizos con Estados Unidos.<sup>148</sup>

Desde el inicio han defendido con vigor las ventajas de adoptar compromisos laborales en los acuerdos comerciales, pero poco se ha dicho sobre el impacto efectivo que se ha logrado con ello: cuál ha sido su aplicación, cómo han funcionado y qué consecuencias han tenido sobre las condiciones de trabajo en economías abiertas. Tampoco se consideraron aspectos jurídicos de estas cláusulas laborales.

No omito mencionar que se reconocen derechos del trabajo que permitan prevenir la competencia desleal basada en la reducción de la protección laboral. Estas cláusulas se orientaron a obtener la adopción generalizada de estándares laborales en los países que comercian internacionalmente de tal modo que sus legislaciones internas efectivamente protejan ciertos derechos, considerados indispensables.

Los acuerdos al igual que el propio Tratado no eran textos definitivos e inmodificables. Más aún, en los acuerdos de cooperación, ya que se establecieron plazos para que los respectivos comités, los órganos rectores de las comisiones creadas por los acuerdos, presentaran en su momento una evaluación del funcionamiento de los mismos y propuestas concretas para su desarrollo. La creación de los secretariados, órganos independientes de los gobiernos, fue un precedente hacia la creación de un poder cuya autoridad no dependa de los Gobiernos, sino que exista un apego a los lineamientos del derecho internacional.

---

<sup>148</sup> Idem. Pag. 24. <https://magazine.mafex.es/largas-distancias-en-estados-unidos-potencial-en-crecimiento/> (consultado el 28 de enero de 2022).

La reapertura de negociaciones abarcó cuatro temas: ambiental, laboral, financiamiento de proyectos de infraestructura ambiental en la región fronteriza México-Estados Unidos y salvaguardas para detectar crecimientos anormales de importaciones (es decir, una vencimiento para asegurar la aplicación efectiva del capítulo VIII del Tratado de Libre Comercio para América del Norte). Cf.: Informe presentado al Senado por el Secretario de Comercio y fomento Industrial, Jaime Serra Puche, al término de las negociaciones de los acuerdos paralelos.

Puede observarse con este esquema comercial, con políticas de desregulación mercantil y desindustrialización en México el salario se estanca en México al igual que en Estados Unidos. Los trabajadores de empresas federales pasarán de cobrar 7,25 a 15 dólares. Solo un 6% de los trabajadores del sector privado está sindicado, El presidente de Estados Unidos, Joe Biden, puso en marcha una orden ejecutiva destinada a crear un grupo de trabajo que promueva la asociación sindical, en un esfuerzo para movilizar fondos, programas y políticas del Gobierno federal.<sup>149</sup>

En los últimos doce años el ingreso laboral por hora mediano de los trabajadores de menor calificación se ha mantenido prácticamente constante, mientras que el de aquellos con estudios universitarios ha decrecido de forma persistente, en especial desde 2008. Ello implicó una compactación en la distribución de ingresos totales en sus tramos intermedios. Entre los factores que explican este comportamiento se encuentra una expansión de la oferta de la población con mayores calificaciones que no ha sido acompañada por un cambio de la estructura productiva que conlleve o empuje un alza similar en la demanda de sus habilidades, en parte por el bajo crecimiento de la economía mexicana. Este desajuste, compuesto por lenta expansión y estructura productiva basada más en bajos costos que en innovación, productividad y mayor valor agregado, se traduce en una presión a la baja en los ingresos laborales de la población más calificada.

---

149 Monge Yolanda. Biden aumenta el salario mínimo y promueve la asociación sindical. Secc. Economía. Diario El País. 17 de Abril 2021. <https://elpais.com/economia/2021-04-27/biden-aumenta-el-salario-minimo-de-los-subcontratados-por-el-gobierno.html> (consultado el 28 de enero de 2022).

Estoy de acuerdo con lo que expresa Punto importante es que deberá dar prelación al mercado interno como motor de expansión de la actividad productiva; prelación que se vuelve imperante ante el fracaso de la estrategia seguida por ya tres décadas centrada en el export-led growth en sacar a la economía mexicana de su trampa de lento crecimiento. Al respecto hay que señalar que México en el 2018 ha topado un muro en su proyecto o pauta de apoyar su competitividad internacional en bajos costos, no solo por el deterioro del mercado laboral interno. En efecto, en la renegociación del TLCAN la administración Trump y Canadá también han acusado al país de hacer un tipo de “dumping salarial” al contener o mantener salarios mucho más bajos que los de sus contrapartes.<sup>150</sup>

La evidencia empírica aquí presentada junto con la de diversos estudios especializados muestran que de un buen tiempo a la fecha el mercado laboral nacional ha sufrido un deterioro importante. No obstante que las tasas de desocupación e informalidad no muestran una evolución problemática, buena parte de los indicadores relevantes del mercado de trabajo sí. Los ingresos laborales han perdido impulso y de hecho han caído para varios grupos o regiones, las condiciones de trabajo se han precarizado, la pobreza laboral aflige a un porcentaje elevado de la población, y la participación de los salarios en el ingreso continua con su tendencia descendente.

Desde hace tres décadas la estrategia de desarrollo de la economía mexicana se basó en las exportaciones manufactureras, la reducción de la asignación de recursos del Estado, la apertura comercial y, en particular, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Se dijo que esta estrategia impulsaría el aparato productivo hacia el exterior y, con ello, elevaría el empleo y los salarios reales. Dada

---

150 Armendares, Pedro Enrique. Salarios en México: Avances, pendientes y opciones de política hacia un desarrollo económico y social sostenido. Tomo III, Balance de las Reformas Estructurales. Dirección General de Investigación Estratégica. Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República. Senado de la República. Legislatura LXIII 2018. <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/handle/123456789/4099> (Consultado el 01 de abril 2022).

nuestra ventaja competitiva ante Estados Unidos por la abundancia de mano de obra relativamente barata, las reformas llevarían a una mejora del mercado de trabajo, de los salarios y de la actividad económica.

Estados Unidos no ha ratificado el convenio 131 de la OIT, pero tiene un sistema de salarios mínimos a doble nivel fijados por ley. Para ello se sigue un proceso de consulta con los actores, o interlocutores, seleccionados y considerados relevantes dentro del mercado de trabajo. La consulta es responsabilidad del poder legislativo, el cual la realiza –siguiendo el procedimiento usual– convocando a reuniones o audiencias de aquellas partes cuya opinión considera relevante o importante en la discusión del asunto. Además de este marco normativo a nivel nacional, en diversas entidades hay leyes sobre el salario mínimo, cuya fijación se sujeta a procedimientos y sanciones jurídicas particulares. En los casos en que la ley federal y la estatal fijen salarios mínimos distintos, el empleado tiene derecho a percibir el salario mínimo cuyo monto sea mayor. En ese sentido, el salario mínimo federal actúa como un “piso base” de los salarios mínimos a nivel de los estados de la federación.

De manera concomitante, en nuestro país los salarios mínimos estaban estancados, en su poder adquisitivo que hoy es menor en 75% al que llegó a tener en la década de los setenta. A finales de la década de 1980, la política de salarios mínimos continuó como un eje la política antiinflacionaria, con nula protección de los ingresos. Para 1995 había perdido 66% de su poder adquisitivo frente a su valor quince años atrás.

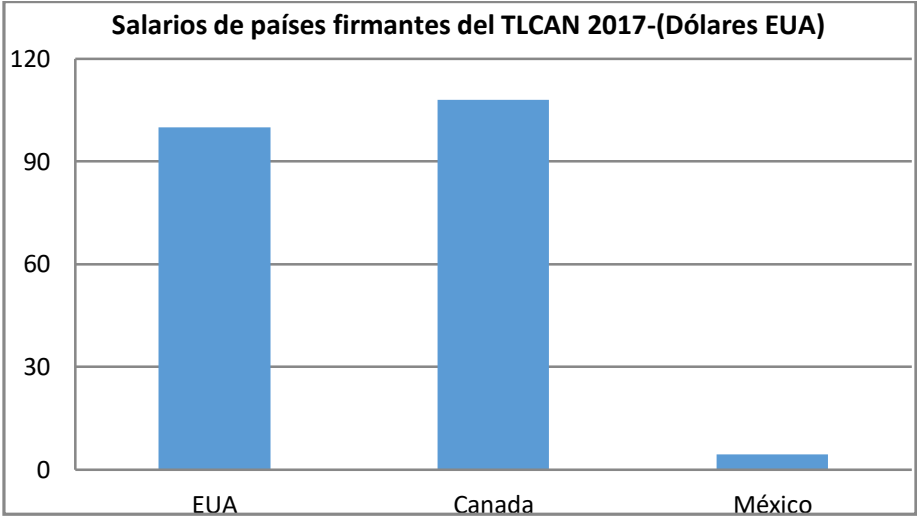
En Estados Unidos, los esquemas laborales fueron impactados negativamente, el TLCAN tuvo limitaciones en rubros como el desempleo y el salario, sobre la línea del TLCAN que integró un país subdesarrollado con dos desarrollados; incorporó el tema ambiental, libertad de inversión, que aumentó el volumen de las exportaciones estadounidenses, sino de la estructura misma de esas exportaciones.



Sin sistema nacional de innovación, con un pequeño número de patentes; sin marcas nacionales en las más dinámicas industrias manufactureras; con infraestructura útil para la producción francamente escasa, desigualmente repartida y, en buena medida, obsoleta o amortizada, y con una fuerza de trabajo poco calificada, México tendría poco, muy poco, que ofrecer a una economía globalizada, que enfatiza la creciente importancia de producir e intercambiar bienes y servicios eslabonados con el conocimiento.

La baja retribución laboral, la falta de severidad en la aplicación de la normatividad ambiental, las facilidades fiscales y la normatividad que otorga considerables ventajas al empresariado extranjero frente al nacional, en ese orden, han sido los incentivos para que la IED (y también la especulativa), se establezcan en territorio mexicano y por medio de las filiales de importantes empresas transnacionales, exporten superavitariamente a sus matrices. En esta producción, y en los intercambios (intraindustriales) que origina, resulta imposible exagerar la importancia estratégica de los salarios:

Imagen No. 9: Diferencias entre el Salario Mínimo de México, EUA y Canadá



Fuente: Elaboración propia con datos de Staff Indigo. Diferencias entre el Salario Mínimo de México, EUA y Canadá, 22 de noviembre de 2017. (Consultado el 20 de diciembre de 2021). <https://www.reporteindigo.com/reporte/diferencias-salario-minimo-mexico-eu-canada/>

La diferencia salarial, la historicidad, la masividad y la vecindad han sido los estimulantes y las características de la migración indocumentada de mexicanos a

Estados Unidos. A esto se suma la criminalización de migración en Estados Unidos, ante el nativismo blanco que ha mostrado agresivas facetas, para reducir esos flujos migratorios, acompañada de un incremento en apariencia paradójico de las remesas a hogares mexicanos.

Desafortunadamente los trabajadores nacionales tuvieron la remuneración más baja, con la venia gubernamental que antepone a la combinación de sucursales de las empresas trasnacionales con los bajos salarios domésticos, como ventaja competitiva, como singular eslabón en algunas cadenas globales de valor.

En México, muy a pesar de la confianza gubernamental en las fuerzas del mercado, los salarios eran administrados (impuestos burocráticamente), sin tener en cuenta las variaciones del resto de precios y de otros factores de la producción. En la determinación de la política salarial los gobierno mexicanos, desde 1982, bajo el propósito general de la estabilización, se asume que los salarios contractuales aumentarían en una proporción muy cercana al crecimiento que hayan experimentado los salarios mínimos, autoritariamente contenidos, de manera que ambos estén imposibilitados para producir una espiral inflacionaria.

El carácter remunerador del salario mínimo, suficiente para proporcionar vivienda, alimentación, calzado, vestido, educación y esparcimiento a una familia de cuatro miembros, se estableció en la Constitución General de la República desde 1917. El cambio de modelo económico, al comienzo de los años ochenta, ha producido una reducción real de los derechos, de los ingresos y de las organizaciones de los trabajadores, al grado de no tener ni voz ni defensa en la renegociación del TLCAN, en curso.

La situación laboral en México en el periodo 2012-2018, fue impactada por dos reformas laborales, la de 2012 y la de 2017, la primera flexibilizó el mercado de trabajo. La segunda se concretó en una reforma constitucional al inicio del año para, coadyuvando el ingreso del país al TPP, modernizar el marco regulatorio de las

relaciones obrero-patronales en aspectos clave, en particular la vida sindical, y adecuarlo a los lineamientos de la OIT. Cuando Estados Unidos rechazó el TPP esta reforma quedó pendiente.

El carácter remunerador del salario mínimo, suficiente para proporcionar vivienda, alimentación, calzado, vestido, educación y esparcimiento a una familia de cuatro miembros, se estableció en la Constitución General de la República desde 1917.

La situación laboral en México en el periodo 2012-2018, fue impactada por dos reformas laborales, la de 2012 y la de 2017, la primera flexibilizó el mercado de trabajo. La segunda se concretó en una reforma constitucional al inicio del año para, coadyuvando el ingreso del país al TPP, modernizar el marco regulatorio de las relaciones obrero-patronales en aspectos clave, en particular la vida sindical, y adecuarlo a los lineamientos de la OIT. Cuando Estados Unidos rechazó el TPP esta reforma quedó pendiente.

El aumento constante de personal activo es prueba del dinamismo económico en el SFM. La Figura muestra la evolución histórica del personal ferroviario activo durante 2008-2018 medido en miles de personas por año.

De acuerdo a lo mostrado en la figura, existe una marcada tendencia por parte de los concesionarios en aumentar el personal ferroviario activo. Esto se observa claramente en el período 2009-2015. Por su parte el abrupto crecimiento de 2017 se debe a la inclusión del personal ferroviario del tren turístico Puebla-Cholula.

Por otra parte, existen dos años donde se ha observado una reducción en la cantidad del personal ferroviario activo. Uno, en 2009, motivado por la crisis económica. El segundo, en 2018, con una reducción mínima de -0.47% respecto al año anterior.

**Tabla No. 17: Comportamiento de los salarios mínimos 1994-2018 México.**

<b>AÑO</b>	<b>SALARIO MINIMO EN (\$)</b>
1994	16.34
1995	20.15
1996	26.45
1997	26.45
1998	30.20
1999	37.90
2000	40.35
2001	42.15
2002	43.65
2003	45.24
2004	46.80
2005	48.67
2006	50.57
2007	52.59
2008	54.80
2009	57.46
2010	59.82
2011	59.82
2012	62.33
2013	64.76
2014	67.29
2015	70.10
2016	73.04
2017	80.04
2018	88.36

**Fuente:** <https://idconline.mx/laboral/salarios-minimos/salarios-minimos-1986-2020>

Hasta el año 2020, el sistema ferroviario cuenta con 16,000 trabajadores cuya remuneración de la posición de menor nivel está en promedio 13 veces por arriba del salario mínimo. Por cada empleo en el sistema ferroviario mexicano se crean 4 empleos en industrias relacionadas con el sector.<sup>151</sup>

Es pertinente mencionar que el empleo en México a partir del TLCAN presentó una propensión de crecimiento, ya que en 1994 se tenían 33,547 mil personas ocupadas, mientras que en 2016 ya eran 52,123 mil personas las que trabajaban en el país, de manera que se presenta un crecimiento de 58% a lo largo del periodo.<sup>152</sup>

## 2

Con la privatización en 1995, el gobierno de Ernesto Zedillo, adhirió el plano político al económico, y el sindicato de FNM era aliado del partido oficial, el PRI, y representaba mucho peso político. La situación financiera de la compañía y los datos en materia de productividad fueron un factor clave para la privatización, aunado a lo anterior la frágil situación financiera del gobierno y la imposibilidad de invertir los reducidos recursos públicos en ese ramo.

El artículo 11° de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario especifica que las concesiones se otorgarán por un máximo de 50 años. Pueden ser renovadas, siempre y cuando se satisfagan las condiciones establecidas en la concesión, la compañía acepte las nuevas condiciones establecidas por la Secretaría y avise su intención de seguir prestando el servicio cuando menos con cinco años de anticipación, antes de finalizar el contrato.<sup>153</sup>

---

151 El sistema ferroviario de carga. Asociación Mexicana de ferrocarriles A.C. Folleto. 2020.

[https://amf.org.mx/wp-content/uploads/2020/12/Folleto\\_AMF\\_v2.pdf](https://amf.org.mx/wp-content/uploads/2020/12/Folleto_AMF_v2.pdf)

152 Burgos Valdez, Araceli. Efectos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en el comercio exterior, la inversión extranjera directa y el empleo en México y Estados Unidos (1994-2016). Tesis. División de Ciencias Económicas y Administrativas Departamento de Economía Posgrado en Integración Económica. Universidad de Sonora. Noviembre de 2018. Pag. 61.

<sup>153</sup> Andalón López, Mabel A., López Calva, Luis F. Aspectos laborales en las privatizaciones: Los trabajadores y la privatización de los ferrocarriles mexicanos. *Gestión y Política Pública* (en línea). 2003, XII (2), (fecha de consulta 11 de marzo de 2022) ISSN: 1405-1079. Disponible en: <https://redalyc.org/articulo.oa?id=13372203>

La reestructuración de FNM se realizó consultando permanentemente al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), cuyo dirigente era Víctor Félix Flores Morales. El propósito fue siempre respetar los derechos de los trabajadores, establecidos en el contrato colectivo de trabajo. Como se analizará más adelante, se creó un fondo de pensiones con lo recaudado de la privatización y los trabajadores cuyos contratos fueron dados por terminados recibieron indemnizaciones generosas.<sup>154</sup>

Se puede concluir, que con la entrada en vigencia del TLCAN, el comercio total de México con el mundo creció sustancialmente, a mayores tasas que en el pasado, incluso más altas que en la etapa previa de liberalización comercial inicial, tanto en el rubro de importaciones como de exportaciones, de manera que el saldo correspondiente en la balanza comercial no presentó desequilibrios importantes en todo el periodo.

Por su parte, las importaciones de México provenientes de Estados Unidos siguieron un patrón similar a las totales, aunque con algunas diferencias. En el primer subperiodo, representaban una alta proporción de las importaciones totales y crecieron a una tasa promedio anual de 19.95%, mientras que en el segundo periodo, a partir del TLCAN, dicha tasa aumentó al 22.10%.

Sin embargo, en el tercer subperiodo, en la segunda fase del TLCAN y ya con la entrada de China a la OMC, las importaciones desde Estados Unidos, crecieron a una tasa promedio anual menor (3.8%) que las totales. Por su parte, las exportaciones de México hacia Estados Unidos crecieron a tasas promedios anuales de 24.95%, 30.74% y 7.68% en cada uno de los tres subperiodos, respectivamente.

Las exportaciones hacia Estados Unidos crecen a ritmos más altos que los de las totales, tanto en el segundo como en el tercer subperiodo; por su parte las

---

<sup>154</sup> Andalón, López, Idem.

exportaciones desde Estados Unidos solo en la primera fase del TLCAN crecen a tasas similares a las totales, mientras que en la segunda fase del TLCAN, lo hacen a tasas menores, con lo cual se generan mayores superávits comerciales de México frente a Estados Unidos. En ello, es probable que influyera precisamente la entrada de China a la OMC, que se reflejaron mayores compras mexicanas a ese país.

La evolución de la participación de las exportaciones e importaciones de México hacia y desde a Estados Unidos, respecto al total de ellas. En el primer subperiodo se aprecia una tendencia al aumento de dichos porcentajes de participación. Para el caso de las importaciones, de 1987 a 1993 el porcentaje de participación creció, pasando de 60% a 69.29%, mientras que de 1994 a 2000, con el TLCAN, inicialmente se profundizó la relación con Estados Unidos hasta llegar a un 73.10%. Durante el segundo periodo del TLCAN, con la entrada a China a la OMC, la participación de las importaciones desde Estados Unidos bajó de manera constante hasta alcanzar el 46.38% en 2016.

México diversificó sus proveedores y que otros países invierten en México para tener acceso al mercado estadounidense, beneficiándose de la desgravación arancelaria que provee el TLCAN. Respecto a las exportaciones hacia el mercado estadounidense previas al TLCAN de 1987-1993 aumentaron su porcentaje de participación hasta 82.70%, mientras que en la primer etapa del TLCAN creció hasta alcanzar niveles cercanos al 90% y en la tercera etapa dichos porcentajes bajaron y se han mantenido en promedio por arriba del 80% ciento, resaltando la interdependencia con dicho país.

Durante el proceso de privatización trabajadores ferroviarios fueron perjudicados ya que en ese tórrido momento no alcanzaban a Jubilarse ni pensionarse, lo que derivó numerosos juicios en los que se han reclamado sus derechos laborales ante una flagrante violación del Contrato Colectivo de Trabajo (CCT) de dicho gremio. No obstante que los afectados ya habían cumplido entre 16 y 25 años laborables, interpusieron demandas ante las juntas federales del trabajo, empero las peticiones fracasaron.

De los 60 mil trabajadores que tienen derecho a la jubilación, aún viven cerca de 23 mil, quienes tendrían derecho a recibir cantidades que van de 1.5 a 2.5 millones de pesos, de acuerdo con los años de servicios cumplidos. En el caso de quienes ya fallecieron, las viudas o beneficiarios quienes deben recibir los beneficios a que son acredores.<sup>155</sup>

Después de 24 años, el fideicomiso Ferronales JUB dejó de retener la cuota mensual de los ex trabajadores jubilados de Ferrocarriles Nacionales de México (Ferronales) y que eran destinados al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), encabezado por Víctor Flores Morales. La decisión fue anunciada por el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y la calificó como “histórica”, puesto que la empresa, privatizada entre 1994 y 1995, sigue en proceso de “liquidación”. El SAE presentó al Comité Técnico del Fideicomiso Ferronales JUB una serie de medidas, entre las que destaca la eliminación de la retención de la cuota sindical a los extrabajadores ferrocarrileros”, así como la desaparición del Comité Nacional de Gestoría y Enlace del Fondo de Jubilados, indicó y añadió que estas medidas no afectarán el ejercicio de los derechos de los que gozan los jubilados.<sup>156</sup>

Asimismo, se incorporó la figura de la Unidad Responsable del fideicomiso Ferronales JUB, que “será la encargada de verificar que los recursos se apliquen rigurosamente a los fines para los cuales fue constituido”. La sesión se realizó el pasado 30 de abril de 2019 y se acordó modificar el Contrato del Fideicomiso

---

<sup>155</sup> Trasviña Waldenrath, Jesús Lucía. Senadora de la República en la LXIV Legislatura. Proposición con punto de acuerdo por el que el Senado de la República solicita respetuosamente a la SHCP, en el ámbito de su respetiva competencia remita a esta soberanía un informe detallado sobre el cumplimiento y alcance del decreto de fecha 4 de junio de 2001, que Abroga la Ley Orgánica de Ferrocarriles Nacionales de México y autorizó a la liquidación del organismo público descentralizado. 04 de Noviembre de 2021. <https://morena.senado.gob.mx/wp-content/uploads/2020/11/PA-Ferrocarrileros-Jubilados.pdf> (Consultado 02 de abril 2022).

<sup>156</sup> IDEM. Trasviña Waldenrath, Jesús Lucía.



Ferronales JUB, “que fue creado como instrumento para el pago de las pensiones de los jubilados, para que deje de retener la cuota sindical que, mensualmente, se entregaba al STFRM”, la cual equivalía al 1% de sus pensiones.<sup>157</sup>

Luego de 20 años de iniciado un juicio laboral en Hermosillo por ex trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México (Ferronales), se realizó el pago de pensiones a un grupo de estos, informó el Instituto de Administración de Bienes y Activos.<sup>158</sup>

De acuerdo con los datos emitidos por la dependencia, fueron 207 trabajadores los que comenzaron con este proceso legal en la Junta Federal número 23, en la capital del estado, y hasta el momento se ha logrado ofrecer dicho recurso monetario a 125 de ellos.

El 17 de enero de 2018 se emitió un laudo condenatorio contra Ferrocarriles Nacionales de México a través de su órgano liquidador, el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (hoy Instituto de Administración de Bienes y Activos) para el pago de las pensiones.<sup>159</sup>

La subsidiaria mexicana principal de KCS, Kansas City Southern de México (KCSM), ofrece un paquete de beneficios competitivos que incluye aguinaldo, días de vacaciones, prima por vacaciones, vales de despensa, fondo de ahorro, cobertura de gastos médicos mayores y seguro de vida. Todos los empleados no sindicalizados tienen la oportunidad de participar en un plan anual de incentivos que varía según el nivel de pago de la persona. Existen beneficios adicionales disponibles según el puesto específico. KCSM se preocupa por la salud y el bienestar de sus empleados.

---

<sup>157</sup> Idem.

<sup>158</sup> Maytorena Alberto. Tras 20 años de espera les entregan la pensión a ex ferrocarrileros. Noticia. El Sol de Hermosillo. Diario. Hermosillo, / jueves 19 de diciembre de 2019. <https://www.elsoldehermosillo.com.mx/local/tras-20-anos-de-espera-les-entregan-la-pension-a-ex-ferrocarrileros-4609087.html> (consultado el 01 de abril de 2022).

<sup>159</sup> Idem. Maytorena Alberto.

Por lo tanto, ofrece una variedad de programas con el fin de promover el bienestar y fomentar una mejor calidad de vida.<sup>160</sup>

## Perspectivas

La actividad ferroviaria en nuestro país se irá consolidando, en los próximos años, con el paso del tiempo, fortaleciendo lo ya obtenido y aprovechar áreas de oportunidad de acuerdo a los cambios estructurales que se presenten. Es importante ver al pasado para analizar los errores, alcances, tropiezos, logros para poder encarar los nuevos desafíos y retos del sector, que se tenga que cambiar, modificar, rectificar o en su caso replantear ante futuras negociaciones comerciales dentro de acuerdos y tratados comerciales, en los que se beneficie a los actores involucrados para reducir o desaparecer las asimetrías entre México y Estados Unidos. Un acierto aunque ya no es materia del periodo de estudio es la construcción del Tren Maya, en cual se establece una visión mixta, que involucra no solo al gobierno mexicano sino también a privados, que seguramente aportará beneficios económicos a la región y desde luego fortalecerá al sector ferroviario en la modalidad de transportación de pasajeros.

**Imagen No. 10 Mapa Ferroviario de Pasajeros**



Fuente: <https://www.gob.mx/artf/documentos/mapas-del-sistema-ferroviario-mexicano>

<sup>160</sup> Kansas City Southern. Trabaja Aquí. Pagina web. <https://www.kcsouthern.com/es-mx/work-with-us/careers/working-here> (Consultada el 10 de abril 2022).

## **Conclusiones:**

La apertura comercial debe de ir acompañada de otro tipo de políticas que permitan competir con las demás economías que generan bienes y servicios de mayor valor agregado, de alta tecnología e innovación y es de suma relevancia distinguir los alcances reales y posibles de la apertura comercial, no se le puede pedir que resuelva todo ni tachar como el causante de otros problemas que son responsabilidad exclusiva de otras áreas. Un tratado comercial no delega otras responsabilidades que tiene cada país por mejorar, por ejemplo, la calidad del empleo, la productividad o llevar a cabo una agenda de reformas. En los términos planteados para la evaluación del TLCAN observamos que ha sido una experiencia acertada en algunos sectores de la economía mexicana. No es tiempo de que las economías se cierren sino que se habrán a los mercados mundiales.

Si es importante mencionar que el caso del TLCAN el acuerdo tuvo ventajas y desventajas basta mencionar los siguientes puntos:

a) Desigualdad de las economías, los de indicadores económicos como el PIB, PNB, Balanza Comercial y las políticas económicas de los firmantes.

b) Cuando existen relaciones asimétricas, se deben buscar y sobre todo alternativas que compensen, los desequilibrios económicos, las ventajas comparativas, que van desde el sector primario, la capacidad industrial y de servicios. El desarrollo tecnológico, educativo y cultural. En cualquier acuerdo mundial entre naciones estas vertientes deben ser mas próximas con los socios comerciales, porque el resultado es acuerdos que dan mayores ventajas a otros, como el caso de México que tuvo que firmar un acuerdo con países de primer mundo.

c) Política económica, con sentido nacionalista con el fin de fortalecer y proteger sectores competitivos ante una libre competencia, atender las necesidades nacionales, no se debió desregular áreas estratégicas, como la energía, el agua, la salud y la educación.

Podemos concluir que el TLCAN benefició en algunas variables a la economía mexicana, sin embargo afectó mayormente a la población, a causa de que el gobierno en turno entregó la fuerza de trabajo a las empresas trasnacionales.

## CAPITULO III

### 3. Trabajadores ferrocarrileros de E.U.A.

#### 3.1 La política económica de E.U.A. y el TLCAN

Los Estados Unidos desde su conformación como nación, ha contenido en su ideología la libertad, y con una constitución extraterritorial, lo cual ha sido motivo de su expansionismo y colonialismo económico, político y cultural, lo que ha trazado la dominación y reforzado por el neocolonialismo, en América Latina. Desde ésta perspectiva y bajo la vertiente de la globalización, buscó un apalancamiento para competir económicamente en el nuevo contexto internacional, lo que marcó a los países de América Latina en la lógica de países periféricos aportantes de mano de obra barata y proveedores de materia prima.

El capitalismo estadounidense, no se despegó de las raíces que le dieron fortaleza sin bismulbrar los nuevos escenarios que le deparan, apegado al modo de producción de explotación, estructuró todo un programa geopolítico y económico para someter a los países periféricos del orbe. Por lo antes expuesto era necesario establecer mecanismos que le ofrecieran ventajas para seguir reproduciendo el sistema capitalista.

En cuanto a los países de Latinoamérica han tenido poca fuerza de negociación frente a EUA y, por lo tanto, terminan aceptando las condiciones que les imponen, tales como apertura comercial generalizada, bajos aranceles y las crecientes concesiones a EUA con la creencia de que ello les permitirá promover entrada de capitales y, así, tener condiciones de inversión y crecimiento en sus países.<sup>161</sup>

---

<sup>161</sup> Huerta González, Arturo. Los tratados de libre comercio impulsados por Estados Unidos en América Latina y la profundización del subdesarrollo. Contaduría y Administración (en Línea) 2007, (221), Sistema de Información Científica, Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal. Pag. 09. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39522102> (consultado el 06 de marzo de 2022)

Con el Tratado de Libre Comercio es evidencia de uno de las formas de dominación utilizados por los Estados Unidos desde los primeros momentos de su independencia (1776) hasta la actualidad. Una vez que el presidente Bill Clinton firmó el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en diciembre de 1993, predijo que “el TLCAN derribará las barreras comerciales entre las tres naciones, creará la mayor zona comercial del mundo, así como 20.000 puestos de trabajo en EE.UU. en el año 1995.”<sup>162</sup>

Los acuerdos medioambientales y laborales negociados por nuestro Gobierno harán de este acuerdo una fuerza para el progreso social y el crecimiento económico”. Veintitrés años más tarde, los investigadores y los responsables políticos a menudo no están de acuerdo con el impacto del TLCAN sobre el crecimiento económico y la creación de empleo en los EE.UU.. Este impacto, dicen, no siempre es fácil de aislar de otros factores económicos, sociales y políticos que influyen en el crecimiento de Estados Unidos.

El comercio entre los tres socios del TLCAN, fue positivo: tuvo un incremento cerca de US \$ 290 millones en 1993 a más de US \$ 1,1 billones en 2016. Las inversiones mutuas también aumentaron, ya que el saldo de la inversión extranjera directa (IED) de EEUU en México pasó de US \$ 15.000 millones a más de US \$ 107.800 millones de dólares en 2014. Con respecto al crecimiento del empleo, según la Cámara Americana de Comercio, seis millones de empleos en Estados Unidos dependen del comercio de este país con México, un flujo facilitado en gran medida por el TLCAN, lo que ayudó a eliminar las barreras arancelarias costosas y no arancelarias. El TLCAN también facilitó la integración de varias capas de las cadenas de suministro de los Estados Unidos, México y Canadá.<sup>163</sup>

---

<sup>162</sup> NAFTA's impact on the US economy: what are the facts? Wharton University of Pennsylvania. Public politics. September 20, 2016. <https://www.knowledgeatwharton.com/es/article/impacto-del-tlcan-la-economia-estados-unidos-cuales-los-hechos/>

<sup>163</sup> Idem. NAFTA's.

Por todas estas razones, el TLCAN ha tenido sólo un impacto modesto sobre el PIB de Estados Unidos. Por ejemplo, según un informe de 2014 del Instituto Peterson de Economía Internacional (PIIE), EE.UU. es US \$ 127.000 millones más rico cada año gracias al crecimiento del comercio “extra” proporcionado por el TLCAN. Para EE.UU., cuya población era de 320 millones en el momento del estudio, la ventaja estrictamente económica fue de sólo US \$ 400 por persona, mientras que el PIB per cápita era de US \$ 50.000. Aunque los costos del TLCAN están altamente concentrados en industrias específicas, tales como fábricas de automóviles — donde el cierre de puestos de trabajo puede ser importante para ciertas empresas — los beneficios del pacto comercial (tales como precios más bajos para la electrónica de importación y la ropa) están ampliamente distribuidos por EE.UU., al igual que en el caso de cualquier acuerdo comercial en todo el mundo.<sup>164</sup>

Respecto al empleo en Estados Unidos, en el periodo del tratado, se observa que se ha mantuvo estancado, se presentó una tasa de crecimiento promedio anual de 1%, pasando de 123.07 millones de personas ocupadas en 1994 a 151.44 millones en 2016.

Los salarios mexicanos se han mantenido congelados frente al crecimiento de los niveles en Estados Unidos y Canadá, los cuales aumentaron más del doble respecto a México durante más de 21 años de vida del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

En 1995, el primer año de vida del TLCAN, el salario promedio al año en México fue de 13,116 dólares (a precios de 2016), 21 años después, en 2016 este promedio fue de 15,311 dólares, lo que representó un incremento de 16.7%, mientras que en Estados Unidos aumentaron 33.3% y en Canadá 38.5%, refieren cifras de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).<sup>165</sup>

---

<sup>164</sup> Idem. NAFTA´s.

<sup>165</sup> Dainzú Patiño. Los salarios mexicanos siguen esperando los beneficios del TLCAN. Expansión, revista digital. 12 abril 2018.

Quienes han encomiado el TLCAN estimaron que alrededor de 14 millones de empleos dependen del comercio con Canadá y México, y cerca de 200.000 puestos de trabajo relacionados con la exportación creados anualmente por el TLCAN.

“A lo largo de la vida del TLCAN se ha depreciado el peso mexicano, lo que le resta crecimiento a los salarios y significa un costo más barato a las empresas transnacionales de lo que les costaría instalarse en Estados Unidos y Canadá, esto ha representado un elemento para el crecimiento de industrias como la automotriz en México”.<sup>166</sup>

Además, el estudio constató que alrededor de 15.000 puestos de trabajo netos se eliminan todos los años a causa del TLCAN. “Según nuestros cálculos, desde la entrada en vigor del TLCAN, menos del 5% de los trabajadores que perdieron su empleo debido a los despidos masivos (por ejemplo, cuando las grandes empresas cierran sus puertas) están relacionados — según todo parece indicar— con el aumento de las importaciones de México”, señalan los autores, Gary Clyde Hufbauer, investigador principal en el PIIE y la analista de investigación Cathleen Cimino-Isaacs. Para las cerca de 200.000 personas de los 4 millones que pierden sus puestos de trabajo cada año en estas circunstancias, los despidos pueden atribuirse al aumento de las importaciones procedentes de México, dijeron, pero “prácticamente el mismo número de nuevos puestos de trabajo fueron creados anualmente por el crecimiento de las exportaciones de EE.UU. a México”. Además, “por cada empleo neto perdido según esta definición, los beneficios para la economía de Estados Unidos fueron de aproximadamente US \$ 450.000, debido a la mayor productividad de la fuerza laboral, a una gama más amplia de bienes y servicios y precios más bajos en la caja del supermercado para las familias”.<sup>167</sup>

---

<sup>166</sup> Idem. Dainzú.

<sup>167</sup> Idem. NAFTA´s.



Los expertos en comercio coinciden en que es difícil separar los efectos directos del acuerdo sobre el comercio y la inversión de otros factores, tales como las mejoras tecnológicas rápidas, la expansión del comercio con otros países, como China, y eventos internos no relacionados con cada uno de los países.

Walter Kemmsies, director general, economista y estratega jefe de JLL Puertos Aeropuertos e Infraestructura Mundial, a mencionado los puestos de trabajo perdidos, se atribuyen al TLCAN, probablemente se hubieran eliminado de todos modos, incluso si no hubiera acuerdo, en parte debido al aumento de la competencia de los fabricantes chinos, muchos de los cuales se aprovecharon de la manipulación de la moneda por parte del Gobierno chino que hizo que los productos fabricados en ese país tuvieran precios más competitivos que en Estados Unidos. Del mismo modo, Mauro Guillén, director del Instituto Lauder de Wharton, está de acuerdo en que, sin el TLCAN, muchos puestos de trabajo estadounidenses desaparecidos durante ese período probablemente habrían migrado a China o cualquier otro país. “Tal vez el TLCAN ha acelerado el proceso, pero no representa una gran diferencia”.<sup>168</sup>

Con la desregulación comercial que el TLCAN trajo consigo, se registró un crecimiento acelerado en las exportaciones mexicanas y se dijo que el auge exportador era signo de la competitividad que el país estaba alcanzando. Sin embargo, esta gran expansión de las exportaciones se ha visto acompañada de un notable incremento de las importaciones, situación que ha nulificado el efecto positivo del auge exportador. Así pues, la liberalización de la economía impulsada por las políticas neoliberales, deben replantearse ya que el desarrollo económico prometido tras casi dos décadas simplemente no ha llegado. En este sentido, la balanza comercial registró su último superávit en 1997, para después volverse persistentemente deficitaria.

---

<sup>168</sup> NAFTA's impact on the US economy: what are the facts? Wharton University of Pennsylvania. Public politics. September 20, 2016. <https://www.knowledgeatwharton.com/es/article/impacto-del-tlcan-la-economia-estados-unidos-cuales-los-hechos/>

Vuelvo a citar al economista Walter Kemmsies jefe de The Kemmsies Group quien expresó: “Muchos especialistas instantáneos sobre el TLCAN no entienden el comercio y lo que lo impulsa, por lo tanto, confunden el TLCAN y la globalización de la economía mundial. El hecho es que, con o sin TLCAN, de todos modos nuestro comercio con México habría sido mucho mayor. No estoy seguro incluso de si el TLCAN ha promovido algún aumento de las relaciones comerciales entre la situación de Estados Unidos y México. Mire la situación de México y olvídense un poco de todo lo demás por un segundo: ¿cuál es el mayor corredor de flujo comercial del mundo? Es de Este a Oeste, de Asia a Europa y América del Norte. México se encuentra justo en medio del flujo Este-Oeste con sus 120 millones de habitantes y sus numerosos recursos para la extracción de materias primas. La fuerza de trabajo es barata, hay una ventaja geográfica global y una creciente clase media. Es un buen lugar para hacer las cosas”.<sup>169</sup>

### **3.1.1 Empleos y salarios.**

Hubo críticos que argumentaron que el TLCAN fue culpable de la pérdida de puestos de trabajo y el estancamiento de los salarios en Estados Unidos porque la competencia de las empresas mexicanas ha obligado a muchas empresas estadounidenses a trasladarse a México. Entre 1993 y 2014, la balanza comercial entre Estados Unidos y México pasó de un superávit de US \$ 1.700 millones a un déficit de \$ 54.000 millones. Economistas como Dean Baker, del Centro de Investigación y Política Económica, y Robert Scott, economista en jefe del Instituto de Política Económica, dicen que el aumento resultante de las importaciones de México a Estados Unidos coincidieron con la pérdida de hasta 600.000 puestos de trabajo en

---

<sup>169</sup> El impacto del TLCAN sobre la economía de Estados Unidos: ¿cuáles son los hechos? Políticas Públicas. Wharton University pennsylvania. 20 de septiembre de 2016. <https://www.knowledgeatwharton.com/es/article/impacto-del-tlcan-la-economia-estados-unidos-cuales-los-hechos/>

EE.UU. en más de dos décadas, aunque admiten que parte de este crecimiento de las importaciones probablemente habría ocurrido sin el TLCAN.<sup>170</sup>

Aunque se reconoce que muchos puestos de trabajo bien remunerados en la industria manufacturera de Estados Unidos han emigrado a México, China y otros países extranjeros como resultado del TLCAN, Morris Cohen, profesor de Gestión de Operaciones e Información de Wharton, argumenta que el TLCAN ha sido a fin de cuentas, algo bueno para la economía y para las empresas estadounidenses.

Por otra parte, en el estudio publicado en 2015 por el Servicio de Investigación del Congreso, Villarreal y Fergusson observaron: “El impacto económico global del TLCAN es difícil de medir, ya que el comercio y las tendencias de las inversiones están influenciadas por muchas otras variables económicas tales como el crecimiento económico, la inflación y las fluctuaciones del tipo de cambio.

A diferencia de la generación anterior de “acuerdos de libre comercio” que se centraban en la reducción o eliminación de los aranceles y las obligaciones que asfixiaban el comercio estos acuerdos más recientes son más completos. Como explica Scott, “contienen 30 o más capítulos que proporcionan protección especial a los inversores extranjeros, extienden la validez de las patentes y derechos de autor; privatizan los mercados de servicios públicos como la educación, la salud y las concesiones de servicios públicos, además de “armonizar” las normas de tal manera que limitan o impiden que los gobiernos protejan la salud pública o el medio ambiente”. Cuando los críticos de TPP [Socio Trans-Pacífico] convergen en sus críticas al pacto con sus críticas al “libre comercio”, evitan un elemento esencial del TPP, lo que deja preocupados, en general, a muchos partidarios fieles a los acuerdos de primera generación que favorecieron la desregulación del “comercio” per se, señala Scott.<sup>171</sup>

---

<sup>170</sup> NAFTA's impact on the US economy: what are the facts? Wharton University of Pennsylvania. Public politics. September 20, 2016. <https://www.knowledgeatwharton.com/es/article/impacto-del-tlcan-la-economia-estados-unidos-cuales-los-hechos/>

<sup>171</sup> Idem. NAFTA's

Es importante mencionar que desde la creación del TLCAN, China no era miembro de la Organización Mundial del Comercio. Sin embargo, la participación del gasto de Estados Unidos en los productos chinos creció cerca de ocho veces entre 1991 y 2007. En 2015, el comercio de los Estados Unidos en bienes y servicios con China totalizó \$ 659.000 millones, EE.UU. importó \$ 336.000 millones más de lo que exportó. China se ha convertido en el principal socio comercial de los productos de Estados Unidos, un acontecimiento no previsto por la firma del TLCAN. Y, sin embargo, el TLCAN sigue catalizando la mayor parte de la culpa entre los críticos estadounidenses de la globalización, mientras que EE.UU. y China jamás han firmado ningún acuerdo comercial bilateral.<sup>172</sup>

**Imagen No. 10: El Comercio de Estados Unidos con México y Canadá 1993-2019.**  
Comercio de bienes (miles de millones de dólares)

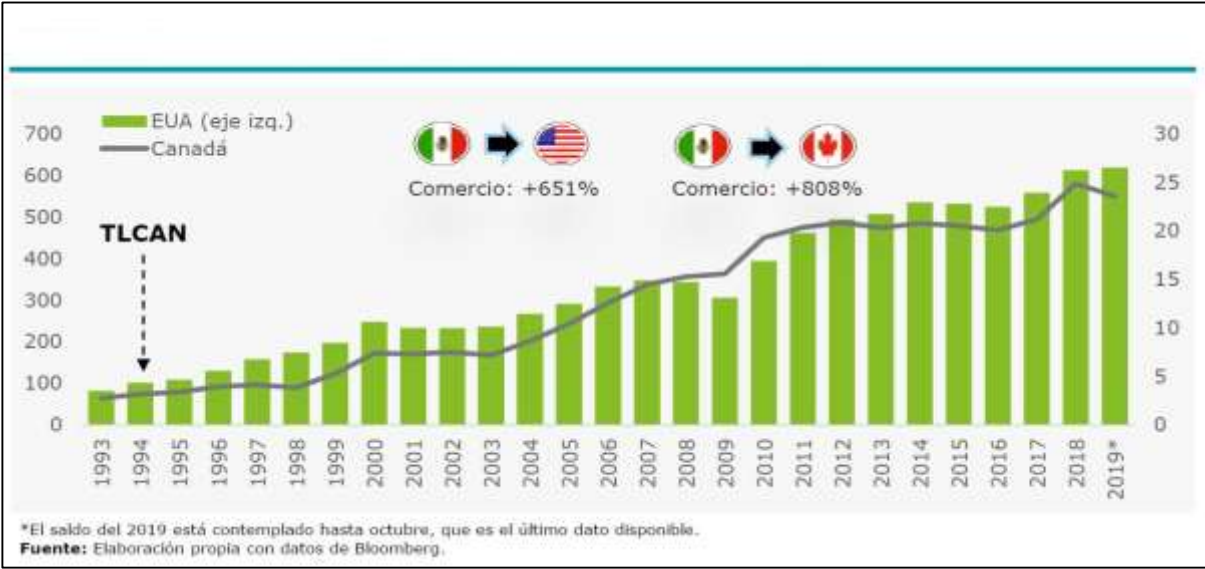


Imagen tomada de Del TLCAN al T-MEC, De .Econosignal. Deloitte.  
[https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos\\_tmec.aspx](https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos_tmec.aspx)

<sup>172</sup> NAFTA's impact on the US economy: what are the facts? Wharton University of Pennsylvania. Public politics. September 20, 2016. <https://www.knowledgeartharton.com.es/article/impacto-del-tlcan-la-economia-estados-unidos-cuales-los-hechos/>

**Tabla No. 18: Principales productos alimentarios de exportación e Importación de México con destino a Estados Unidos. (acumulado de ene-oct de 2019-miles de millones de dólares)**

Exportaciones			Importaciones		
Producto	Valor	Participación	Producto	Valor	Participación
<b>Total</b>	<b>23,926</b>		<b>Total</b>	<b>15,513</b>	
Cerveza de malta	3,119	13%	Maíz amarillo	1,968	13%
Aguacates	2,001	8%	Soya	1,387	9%
Tomate	1,438	6%	Carne de cerdo	804	5%
Tequila	1,133	5%	Trigo	752	5%
Frambuesas y zarzamoras	835	3%	Leche en polvo	565	4%
Carne deshuesada	588	2%	Carne de res	545	4%
Fresas	574	2%	Pellets de soya	465	3%
Chile "bell"	554	2%	Semillas de nabo	386	2%
Galletas dulces	519	2%	Derivados de leche	338	2%
Goma de mascar	462	2%	Granos desecados	322	2%

**Fuente:** INEGI y Secretaría de Economía. \*Valores constantes a precios de 2013.

\*Imagen tomada de Del TLCAN al T-MEC, D. Econosignal. Deloitte. [https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos\\_tmec.aspx](https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos_tmec.aspx)

Si bien la industria alimentaria depende considerablemente del consumo interno (aproximadamente el 88%), las exportaciones alimentarias han crecido de forma considerable en la última década (es la segunda industria con la tasa de crecimiento promedio anual más alta -7.1%-, sólo por detrás de la industria automotriz 8.5).

En este contexto, los principales productos de exportación mexicanos tuvieron una dinámica de crecimiento en la región, principalmente las frutas y hortalizas (representan casi la quinta parte de las exportaciones alimentarias) En el caso del tequila, se adicionaron compromisos de no discriminación y transparencia en la certificación y etiquetado, con el fin de evitar los obstáculos técnicos al comercio. En sector pecuario, se espera que la importación de productos lácteos mantenga su posición deficitaria en la balanza comercial, al que se concedió el acceso a México a productos derivados de la leche (principalmente quesos) provenientes de Estados

Unidos. En las semillas y oleaginosas, se espera que exista un proceso de ajuste antes de que se cumpla el compromiso de eliminar los subsidios a productos de exportación. En este segmento, los productores mexicanos tienen una amplia desventaja respecto a los estadounidenses, debido a que la mayor parte de los productores (pequeños productores) reciben de 70 a 80 dólares anuales en subsidios, mientras que los segundos obtienen alrededor de 30 mil dólares anuales.

**Imagen No. 11: PIB de la Industria Automotriz en México.  
(miles de millones de dólares)**



Imagen tomada de Del TLCAN al T-MEC, D.Econosignal. Deloitte.  
[https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos\\_tmec.aspx](https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos_tmec.aspx)

Respecto a las empresas estadounidenses, ante la invasión de vehículos orientales el TLCAN ofreció un respaldo para competir en el segmento, el cual fue uno de los sectores que más relevancia tuvo en los últimos 20 años. Para México, ésta industria ha sido una de las más beneficiadas con la integración comercial. En 1994, se producían cerca de 125 mil mdp (incluyendo la industria terminal y de autopartes), equivalentes a 1.1 millones de vehículos, de los cuales se exportaban 567 mil (52%), esta industria tuvo una producción de 549 mil mdp, fabricando cerca de 3.7 millones

de unidades, de las cuales se exportaron 3.3 millones (88%); es decir, en 25 años el PIB creció 4 veces, mientras que las exportaciones casi 600%.<sup>173</sup>

No omito mencionar que el sector automotriz es de gran relevancia en el TLCAN, tuvo un periodo de adaptación, el cual se reflejó en una contracción en su PIB de 4.7% en 1994, y de 16.3% en 1995 (lo cual también estuvo relacionado con la fuerte crisis económica del país en ese momento), para posteriormente alcanzar un nivel promedio de 13.1%, los siguientes 5 años. La IED reflejó un comportamiento parecido. En los 5 años previos a la entrada en vigor del TLCAN, se captaron 7.6 mil mdd en la industria automotriz, los cuales, contrastan con los 30.1 mil mdd que se acumularon durante los 5 años posteriores al inicio del TLCAN.

Imagen No. 12 Distribución del PIB 1993-2019  
Equipo electrónico, según segmento.  
(miles de millones de pesos)

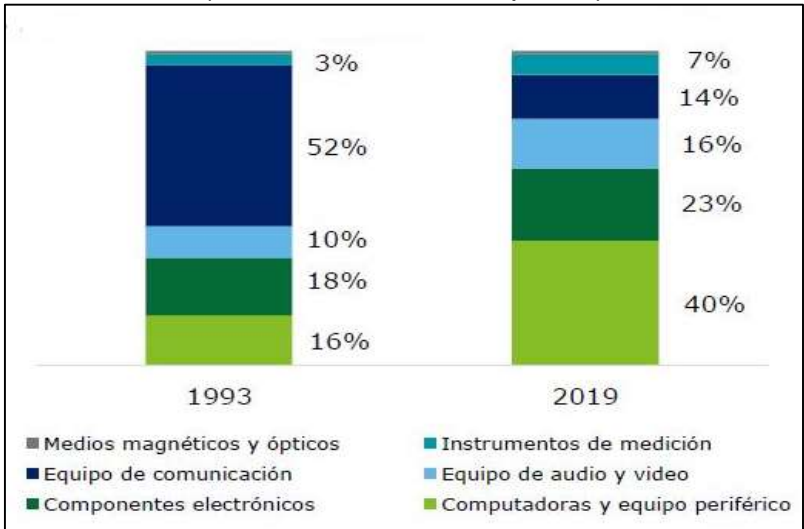


Imagen tomada de: Del TLCAN al T-MEC, D.Econosignal. Deloitte. [https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos\\_tmec.aspx](https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos_tmec.aspx) (consultado el 08 de abril de 2022).

En 1994, se producían en este sector cerca de 115 mil millones de pesos, de los cuales, la mayor parte correspondía a equipo de comunicación (52%), componentes electrónicos (18%) y computadoras y equipo periférico (16%), con un valor de exportación de aproximadamente 10.1 mil millones de dólares(incluso mayores que las exportaciones de autos). Para 2019, la industria registró una producción de 260 mil

<sup>173</sup> Del TLCAN al T-MEC, D.Econosignal. Deloitte. [https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos\\_tmec.aspx](https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos_tmec.aspx) (consultado el 08 de abril de 2022).



mdp (crecimiento real de 125%), principalmente en equipo de computación y periférico (40%), componentes electrónicos (23%) y equipo de audio y video (16%), de lo cual, se exportaron aproximadamente 58 mil mdd.<sup>174</sup>

Los trabajadores expuestos a este escenario experimentan una mayor rotación y un descenso de los ingresos durante toda la vida. A nivel nacional, el nivel de empleo se redujo en las industrias estadounidenses más expuestas a la competencia de las importaciones, como era de esperar, sin embargo, la compensación de las ganancias de empleo en otras industrias no se han materializado. Una mejor comprensión de la situación que explique en qué momento y dónde el comercio se hace caro, y cómo y por qué puede ser beneficioso, son elementos esenciales en la agenda de investigación de los economistas comerciales y laborales”.<sup>175</sup>

Comparto la opinión de Robert Blecker, economista de la Universidad Americana: “Contrariamente a las promesas de los líderes que lo promovieron, el TLCAN no causó que la renta per cápita de México se acercase a la americana, tampoco solucionó los problemas de empleo de México o el flujo persistente de migración”. Sin embargo, “el TLCAN promovió, sin duda, una mayor integración entre los EE.UU. y México y ayudó a convertir este último en un importante exportador de productos manufacturados”.

Las ventajas para la economía mexicana, fueron atenuadas por la fuerte dependencia de insumos intermedios importados para la producción de exportación y la competencia china en EE.UU. y el mercado interno. El aumento a largo plazo del empleo en el sector manufacturero en México (alrededor de 400.000 puestos de trabajo) fue pequeño y decepcionante, mientras que la manufacturación en EE.UU. se redujo en 5 millones, más a causa de las importaciones chinas que mexicanas. En México y en EE.UU., los salarios reales se estancaron mientras que la productividad siguió aumentando llevando a una mayor participación en los beneficios y una tendencia hacia una mayor desigualdad.

---

<sup>174</sup> Del TLCAN al T-MEC, D. Econosignal. Deloitte. [https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos\\_tmec.aspx](https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos_tmec.aspx) (consultado el 08 de abril de 2022).

<sup>175</sup> Idem. NAFTA's.



Culpar al TLCAN de todos estos problemas desconcertantes no es determinante, pero deja lecciones a los interesados sobre el comercio y la creciente complejidad de los retos económicos actuales. Estados Unidos, como sabemos, es el socio comercial más importante de América, sin embargo, su poder de comercio radica en su papel de importador más que en su papel como exportador. La evolución histórica de la política comercial en Estados Unidos se fundamenta en las funciones del Poder Ejecutivo en la determinación de las tarifas de importación:

- Ley de Comercio Reciproco (1934)
- Ley de Expansión Comercial (1962)
- Sistema General de Preferencias (1974)
- Inclusión del Fast Track (1979)
- Ley de Acuerdos comerciales (1984)
- Acuerdo de Libre Comercio con Israel (1988)
- Omnibus Trade and Competiveness Act (1988)
- TLCAN (1994).<sup>176</sup>

La evolución de los flujos anuales de tonelaje y valor económico de carga entre México y Estados Unidos en el periodo 1991-1997, en 1996 fue del 41% del valor de los flujos comerciales Estados Unidos-México y del 45% en sentido opuesto, mismos que estuvieron relacionados con la industria maquiladora.

La información anterior fue generada para cada sentido así como para el comercio global entre los dos países, y mostró que el reparto global del tonelaje es de 72.0% para el autotransporte y de 28.0% para el ferrocarril. En términos del valor económico de las mercancías, 84.2% corresponde al autotransporte y 15.8% al ferrocarril.

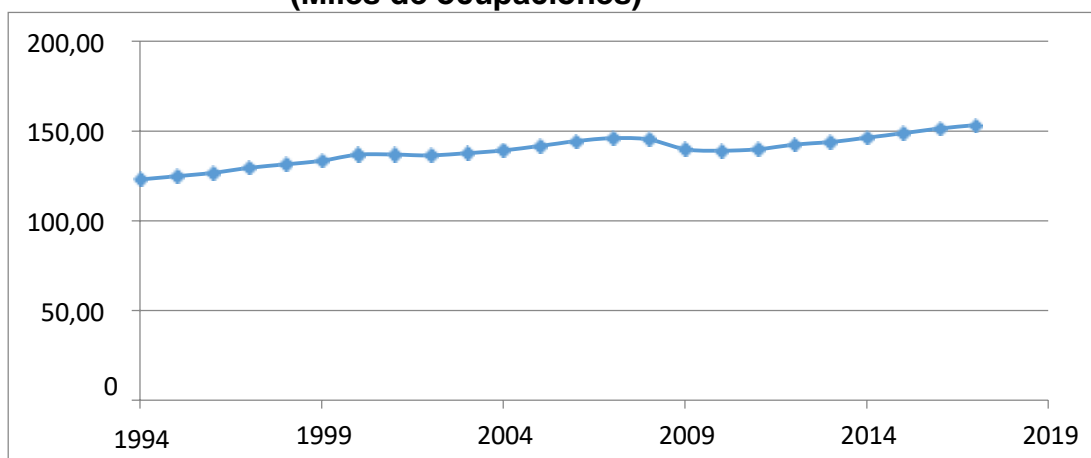
El desarrollo de las redes ferroviarias en Canadá y EE.UU. fue promovido por medio de diversos incentivos de gobierno. En Canadá, la construcción de ferrocarriles se

---

<sup>176</sup> Pacheco Carrillo, María G., Ríos García, Roberta y Martón Vázquez, José Alfonso. Comercio Exterior: México Estados Unidos (1997-2000), Tiempo Económico, revista. No. 12, Vol. IV, Segundo trimestre de 2009. UAM.

aceleró con la Ley de Garantía Ferroviaria (Railway Guarantee Act) de 1849, que estableció el principio de asistencia gubernamental, con el que cualquier ferrocarril de más de 120 kilómetros de largo era elegible para una garantía del gobierno sobre el interés de la mitad de sus bonos, tan pronto completara la mitad de la línea. Por su parte, el gobierno de EE.UU., concedió a los ferrocarriles la propiedad de la tierra en la que sus pistas atravesaban, así como áreas adyacentes para cualquier propósito que desearan.<sup>177</sup>

**Imagen No. 14: Personal ocupado en Estados Unidos, 1994-2017  
(Miles de ocupaciones)**

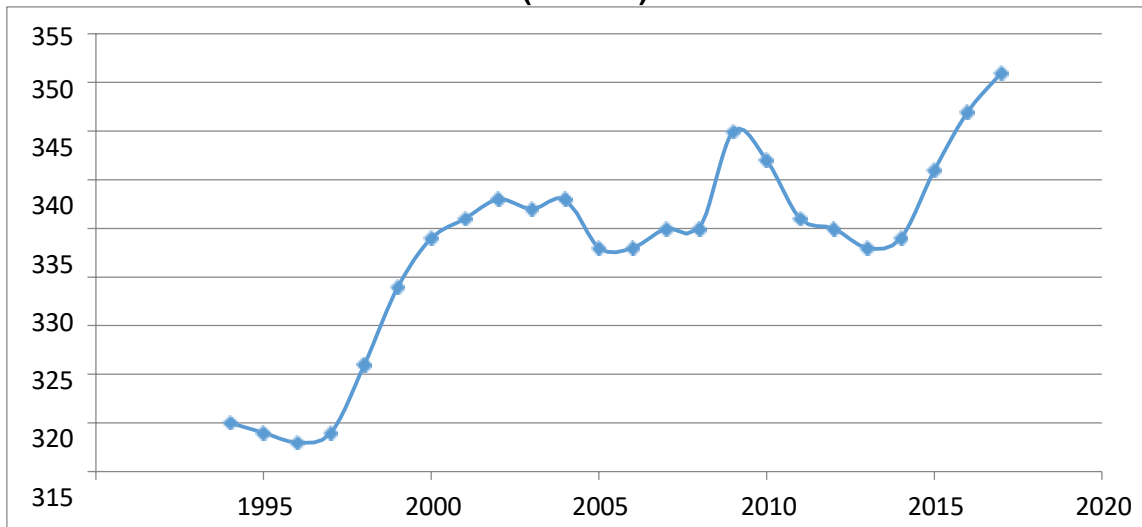


Fuente: gráfica tomada de Burgos Valdez Araceli, Efectos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en el comercio exterior, la inversión extranjera directa y el empleo en México y Estados Unidos (1994-2016), Tesis, Posgrado en Integración Económica, Universidad de Sonora. Noviembre de 2018. Pag.50.

En la imagen No. 14, se aprecia que el personal ocupado en el sector ferroviario mostró un constante incremento excepto en el año 2009. El salario en Estados Unidos en 1994 era de 315 dólares semanales. Se presentó un aumento significativo en 1996 al 2000, con una tasa de crecimiento de 6.7%, considerando que posteriormente se observa un estancamiento y subsecuente decrecimiento hasta el 2009, cuando se llega a 345 dólares a la semana. La tendencia se invierte y en 2013 se tuvo una tasa de decrecimiento de 3.4%. Nuevamente se observa un cambio de tendencia, en la que el salario crece hasta ubicarse en 347 dólares a la semana en 2016, como puede verse en la imagen No. 15.

<sup>177</sup> COFECE. Estudio de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga. Última actualización: 1 de septiembre de 2021. Pag. 33

**Imagen 15 No. Salario real en Estados Unidos, 1994-2016  
(Dólares)**



Fuente: gráfica tomada de Burgos Valdez Araceli, Efectos del TLCAN en el comercio exterior, la inversión extranjera directa y el empleo en México y Estados Unidos (1994-2016), Tesis, Posgrado en Integración Económica, Universidad de Sonora. Noviembre de 2018. Pag.49.

Las exportaciones e importaciones de México respecto a Estados Unidos siguen una tendencia muy similar a las totales. Ello debido a que dicho país es el socio comercial más importante de México, con el cual intercambia más del 63% de su flujo comercial.

Es de suma importancia mencionar que el primer corredor lineal internacional de herencia entre México y los Estados Unidos, con una longitud de 200 millas (321.8 kilómetros), fue identificado en 1989 por el doctor Mario Sánchez, investigador y miembro de la Sociedad de Historia de Texas, durante un recorrido que realizó a lo largo del río Bravo desde Matamoros hasta Columbia en el lado mexicano, y desde Brownsville hasta Laredo en el lado estadounidense. El reconocimiento de los valores naturales, escénicos, culturales y recreativos de este corredor, como parte de la herencia común entre México y Estados Unidos, fue el punto de partida para que Sánchez desarrollara, a partir de 1990, un proyecto binacional de investigación

histórica, preservación y desarrollo turístico, conocido como Los Caminos del Río. Este proyecto es de carácter interdisciplinario, multiparticipativo y a largo plazo.<sup>178</sup>

Mapa No. 10: Ferrocarril Línea del Desierto ( Desert Line).



Fuente: Grafica tomada de Baja Rail y San Diego conectarán vías de tren a Tijuana. Transporte.MX. El Portal del Transporte Mexicano. Artículo. 11 de Junio de 2016.

<https://www.transporte.mx/baja-rail-y-san-diego-conectaran-vias-de-tren-a-tijuana/> (Consultado el 15 de abril de 2022).

La compañía Baja California Railroad (Baja Rail) subarrendó la vieja línea de la Pacific Imperial Railroad (PIR), una compañía que ha arrendado las vías de su propietario, el Distrito de Tránsito Metropolitano de San Diego, desde el 2012.

La iniciativa de John D. Spreckels en 1907 para conectar San Diego con Arizona, se diseñó el trazo de una vía de San Diego que pasa por Tijuana y Tecate en territorio mexicano, y continúa del otro lado de la frontera desde Campo hasta llegar a Plaster City. A este tramo se le conoce como la “Línea del Desierto” y se planificó de esta manera debido a las condiciones topográficas de la región. Para junio de 2016, Baja California Railroad obtuvo la aprobación de MTS para la rehabilitación y operación de la Línea del Desierto, que conecta con Estados Unidos fortaleciendo la relación entre

<sup>178</sup> Castillo María Eugenia. El ferrocarril San Diego-Arizona y el ferrocarril Tijuana-Tecate. Un corredor de herencia cultural binacional. Colegio de la Frontera Norte. Rev. A.C. Frontera Norte, vol. 16, núm. 32, julio-diciembre, 2004, pp. 116.

la industria ferroviaria y otros sectores facilitándonos la integración al desarrollo regional fronterizo.<sup>179</sup>

## 2.2.2 Principales ferrocarriles de Estados Unidos

Numerosos factores influyen en que Estados Unidos sea el poder que es hoy. Uno de estos factores es la gran capacidad del transporte ferroviario, que, a través de los ferrocarriles de Estados Unidos, hace que la producción del país, tanto en la industria, la minería y la agroindustria, pueda llegar a todo el territorio nacional y también a los países socios por medio de exportar. Actualmente, las cifras muestran que el país norteamericano es el que más invierte en ferrocarriles en el mundo. Son más de 290.000 km de longitud, casi 10 veces más que el kilometraje ferroviario de Brasil y más del doble que el de China, que es el segundo país con más redes ferroviarias, con algo más de 130.000 km de longitud.

La compañía BNSF Railway, opera una de las redes ferroviarias más grandes de Norte América, con cerca de 32,500 millas de vía férrea, ubicada en 28 estados de los EE.UU. y en tres provincias del Canadá.

Los trenes suelen tener entre 100 y 150 vagones, lo que es bastante considerable para la composición de un tren. Además, los vagones y el tren completo suelen ser pesados, con un total de 5.000 a 10.000 toneladas por tren y de 80 a 100 toneladas por vagón.<sup>180</sup>

Debido a que este peso es ligeramente superior al que se encuentra en otras regiones, los viajes son más lentos, generalmente de 80 a 100 km / h. Estas características son generales y abarcan los distintos ferrocarriles de Estados Unidos. Pero, ¿cuáles son los principales ferrocarriles? Bueno, eso es lo que veremos a continuación.

---

<sup>179</sup> Baja California Railroad (BJRR). Ferrocarril Tijuana-Tecate. BJRR. Pagina web: <https://www.bajarr.com/linea-del-desierto/> (Consultado el 15 de abril de 2022)

<sup>180</sup> Massa. Los 5 principales ferrocarriles de Estados Unidos. Vías Ferreas. Massa Automatización Industrial. 27 de julio de 2021. <https://massa.ind.br/es/ferrovias-dos-estados-unidos/> (consultado el 30 de marzo 2022).

- 1. Ferrocarril BNSF
- 2. Ferrocarril Union Pacific
- 3. CSX Transportation: a ferrovía dos Estados Unidos mais recente
- 4. Ferrocarril del sur de Norfolk
- 5. Ferrocarril del sur de Kansas City

Mapa No. 10: de red ferroviaria de BNSF Railway



Fuente: Grafica tomada de la pagina web de BNSF Railway.

<https://www.bnsf.com/ship-with-bnsf/maps-and-shipping-locations/mexico-spanish/vias-de-entrada.html>

(Consultado el 18 de abril de 2022).

Como puede verse en el mapa, la red ferroviaria de BNSF es muy amplia, se extiende en nuestro país por diversos estados sobre todo en la zona norte y el bajo, en donde hay actividad agrícola e industrial. Sin embargo esta red a diferencia del transporte de pasajeros terrestre, propicia el desarrollo regional, por la enorme movilidad de productos que se mueven en los estados sureños, dinamizando economías locales, fortaleciendo la actividad agrícola, industrial y de servicios; mediante diversas cadenas de suministros que ofrece el ferrocarril, segura, estable, precisa y oportuna.

Mapa No. 11: Red ferroviaria de Kansas Kansas City Southern.



Fuente: Imagen tomada de la pagina web de KCS. <https://www.kcsouthern.com/es-mx/about-us/corporate/company-history> (Consultado el 15 de abril de 2022)

Mapa No. 12 de red ferroviaria de Union Pacific.



Fuente: Union Pacific-Dividend. <https://www.dividendst.com/unp/> (Consultado el 15 de abril de 2022)

Union Pacific Union Pacific (UP) fue creada en 1860 designada por el Estado Americano en el Pacific Railroad Act de 1862, para la construir la primera línea de tren transcontinental de Estados Unidos . Otra empresa designada fue la Central Pacific Railroad of California. Es una de las principales empresas de transporte americanas, su principal operadora, Union Pacific Railroad, es la mayor franquicia de vías de tren de Norte América, abarcando 23 estados en los dos tercios oeste de los Estados

Unidos. También conecta con el sistema ferroviario canadiense y es la única compañía ferroviaria que conecta con las seis entradas mayores de México. La longitud de sus líneas es de unos 52.000 km, tiene unas 7.700 locomotoras, 37.000 empleados y 10.000 clientes. Las mercancías transportadas son las siguientes: Productos Agrícolas (22%), Energía (18%), Industrial (29%) y Premium (31%).<sup>181</sup>

Union Pacific Corporation (NYSE:UNP) es una de las principales empresas de transporte de Estados Unidos. Su principal compañía operativa, Union Pacific Railroad, es la principal franquicia ferroviaria de América del Norte y cubre 23 estados en los dos tercios occidentales de los Estados Unidos.

Union Pacific Railroad es la principal empresa operativa de Union Pacific Corporation (NYSE: UNP). Una de las empresas más reconocidas de Estados Unidos, Union Pacific Railroad, conecta 23 estados en los dos tercios occidentales del país por ferrocarril, lo que proporciona un eslabón crítico en la cadena de suministro global. De 2012 a 2021, Union Pacific invirtió aproximadamente \$35 mil millones en su red y operaciones para respaldar la infraestructura de transporte de Estados Unidos.

La mezcla de negocios diversificada del ferrocarril incluye sus grupos de negocios Graneleros, Industriales y Premium. Union Pacific presta servicios a muchos de los centros de población de más rápido crecimiento de los EE. UU., opera desde todos los principales puertos de la costa oeste y la costa del golfo hasta las puertas de entrada del este, se conecta con los sistemas ferroviarios de Canadá y es el único ferrocarril que da servicio a las seis principales puertas de entrada a México. Union Pacific proporciona valor a sus aproximadamente.

---

<sup>181</sup> Union Pacific-Dividendo. <https://www.dividendst.com/unp/> (Consultado el 15 de abril de 2022)



Tabla No. 18: Heridos en accidentes ferroviarios México y EUA.

HERIDOS EN ACCIDENTES FERROVIARIOS						
Heridos Total	México			EUA		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Transporte ferroviario	40	246	245	25,143	14,440	12,548

Fuente: U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, U.S. Department of Commerce, Census Bureau; Instituto Mexicano del Transporte; Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática; y Secretaría de Comunicaciones y Transportes, El Transporte de América del Norte en Cifras, BTS00-05, Washington, DC: 2000.

En ésta grafica es importante señalar que en el periodo de 1990 a 1996 se puede ver un aumento de accidentes ferroviarios en México a diferencia de EUA, en donde el mismo periodo disminuyen los accidentes. Esto puede explicarse que el abondano de FERRONALES es evidente.

Tabla No. 18:Tránsito de carga por modo de transportes México y EUA.

Tránsito doméstico de carga según modo de transporte (Millones de toneladas métricas)						
Heridos Total	México			EUA		
	1990	1995	1996	1990	1995	1996
Transporte ferroviario	34.47	30.7	30.2	1,292.6	1,405.8	1,461.4

Fuente: U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, U.S. Department of Commerce, Census Bureau; Instituto Mexicano del Transporte; Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática; y Secretaría de Comunicaciones y Transportes, El Transporte de América del Norte en Cifras, BTS00-05, Washington, DC: 2000.

Respecto al cuadro referente a la carga, se observa la disminución de actividades de carga del transporte de carga en México a diferencia del ferrocarril estadounidense el cual aumentó su actividad.

CSX Corporation, (C significa Chessie, S para Seaboard, y X no tiene nombre alguno), con sede en Jacksonville, Florida, es uno de los principales proveedores de transporte de EUA. Los negocios ferroviarios e intermodales de la compañía brindan servicios de transporte ferroviario, incluido el servicio ferroviario tradicional y el transporte de contenedores y remolques intermodales.<sup>182</sup>

<sup>182</sup> CSX. Resumen de la empresa. Pagina web <https://www.csx.com/index.cfm/about-us/company-overview/>

Mapa No. 12: Rutas ferroviarias de CSX



Fuente: Union Pacific-Dividend. <https://www.dividendst.com/unp/> (Consultado el 15 de abril de 2022)

En general, la red de transporte de CSX abarca alrededor de 20 000 millas de rutas en 23 estados, el Distrito de Columbia y las provincias canadienses de Ontario y Quebec. Nuestra red de transporte sirve a algunos de los centros de población más grandes del país. Casi dos tercios de los estadounidenses viven dentro del territorio de servicio de CSX.

En el año de 1995 KCS firmó un acuerdo con el Grupo TMM, S.A. de C.V., compañía marítima de transporte y logística con base en México, con el fin de obtener las concesiones de una de las líneas ferroviarias de México que pronto se privatizarían. KCS además compra el 49 por ciento de la participación accionaria en MexRail Inc., propietaria de todas las acciones de la Texas-Mexican Railway Company (Tex Mex). Tex Mex opera entre Laredo y Corpus Christi, Texas, y posibilita la conexión entre los Estados Unidos y México a través del puente internacional de Laredo.<sup>183</sup>

### 3.2.4 Cruces con vías de ferrocarril entre México y Estados Unidos.

Un estudio publicado por el Banco de Desarrollo de América del Norte (NadBank) identificó que en los Cruces y Puentes Fronterizos (CPF) entre México y Estados

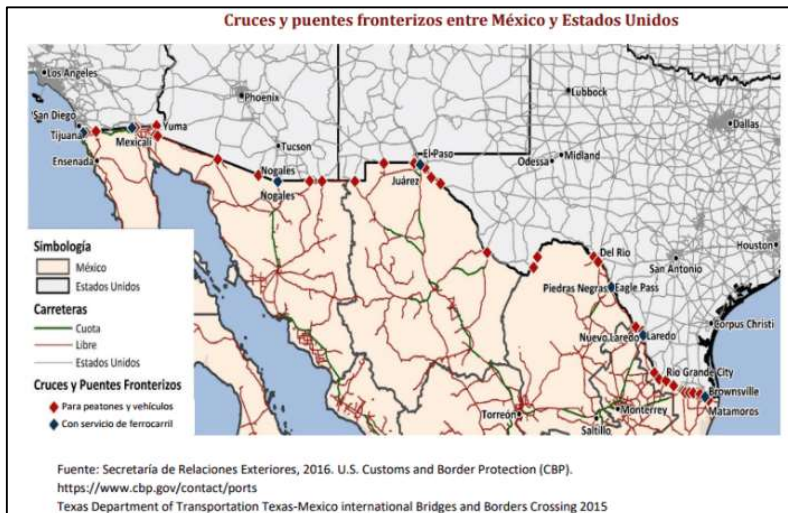
<sup>183</sup> pagina web de KCS. <https://www.kcsouthern.com/es-mx/about-us/corporate/company-history> (Consultado el 15 de abril de 2022).

Unidos operan solo siete con vías de ferrocarril. En la frontera entre ambos países; 55 se encuentran en operación y cuatro están cerrados: Ferroviario de Ojinaga-Presidio, en Chihuahua-Texas; La Linda-Heath Canyon, en Coahuila-Texas; Miguel Alemán-Roma Puente Colgante, en Tamaulipas-Texas, y Caseta-Fabens, que fue sustituido por el puente Guadalupe-Tornillo, inaugurado en 2015.

Los siete CPF que cuentan con vías de ferrocarril para atender el cruce de trenes de carga, son:

1. Brownsville-Matamoros
2. Laredo Nuevo Laredo
3. Eagle Pass-Piedras Negras
4. El Paso-Ciudad Juárez (2 cruces)
5. Nogales-Nogales
6. Calexico-Mexicali
7. San Ysidro-Tijuana

Mapa No. 13: Cruces con vías de ferrocarril entre México y Estados Unidos



Fuente: Imagen tomada del sitio web, Oportimes-Oportunidades de negocios a un click.

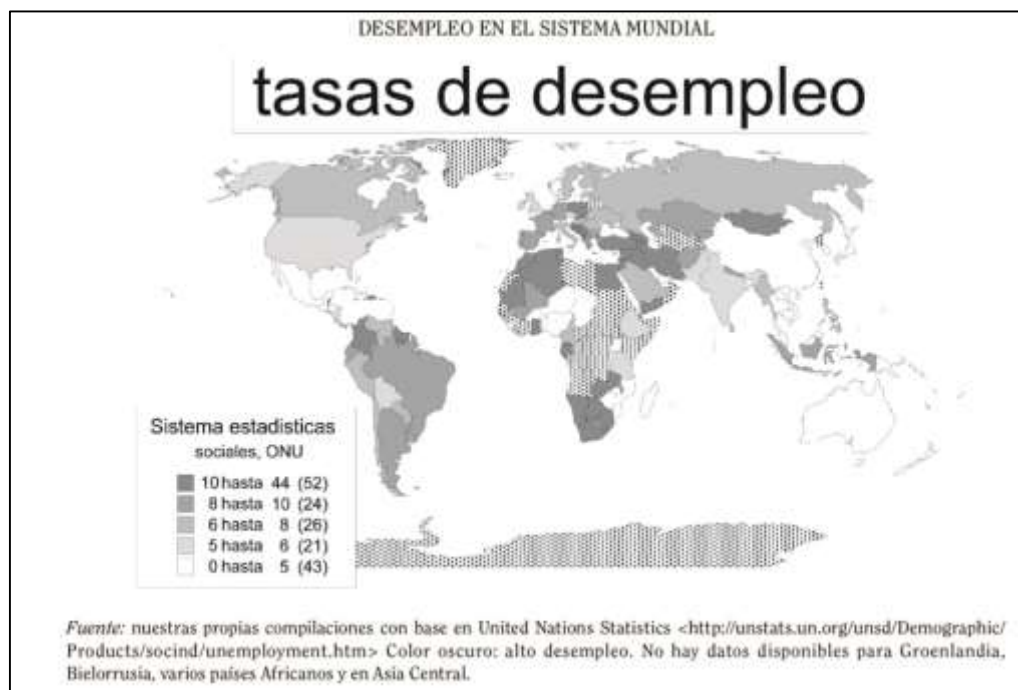
Redacción. 28 de noviembre de 2017. <https://www.oportimes.com/solo-7-cruces-vias-ferrocarril-mexico-estados-unidos/> (consultado el 04 de abril 2020)

### 3.1 Globalización, TLCAN y cambios en el mercado laboral.

Tomado como un instrumento de una fase superior del capitalismo americano, el neoliberalismo se catapultó con la Globalización encabezada por la mayoría de las

grandes empresas. El desempleo global muestra muy claramente que el desempleo es mucho más fuerte en los países de Europa y en la semiperiferia en general, que en los Estados Unidos y las otras economías ricas de las democracias occidentales del OCDE:

Mapa No.14: Desempleo en el mundo.



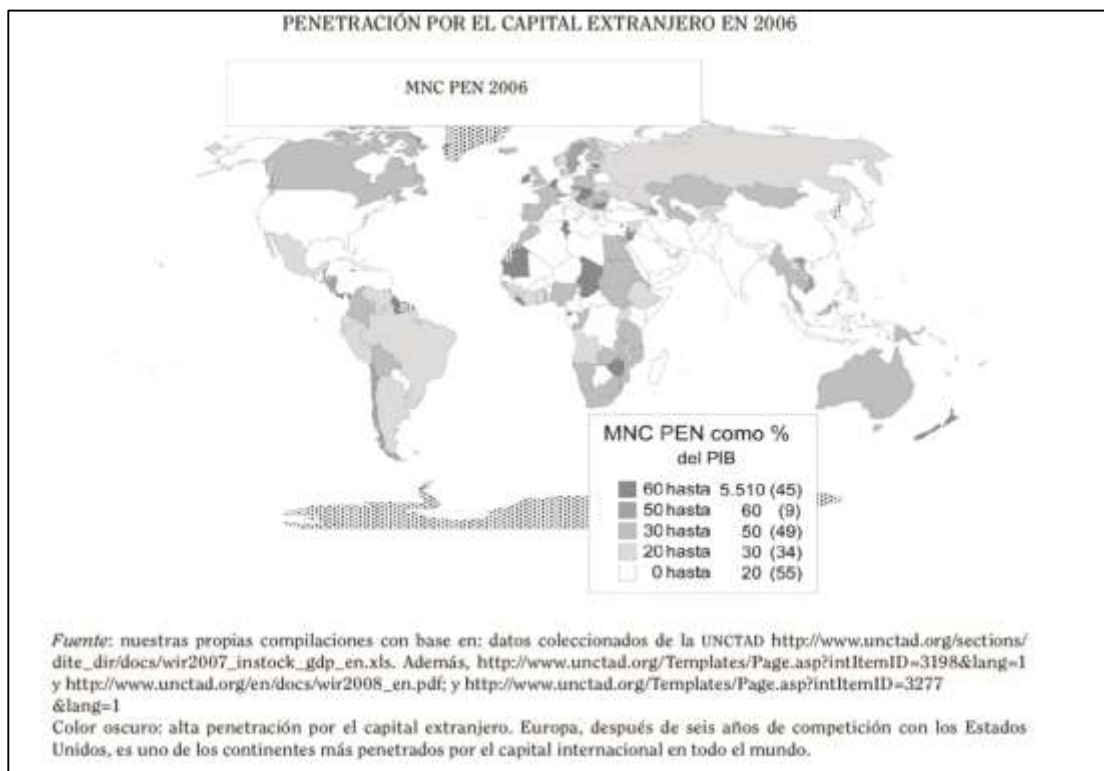
Fuente Secundaria: Gráfica tomada de Tausch Arno. Globalization and unemployment. empirical reflections from the world-system theory perspective. Social Science Journal. Costa Rica University, 128-129: 71-86 / 2009-2010 (IV-I). (ISSN: 0482-5276). <https://www.redalyc.org/pdf/153/15319334006.pdf> (Consultado 05 de junio 2022). Datos del primer semestre del 2010.

Como puede verse en el mapa, el desempleo en el primer semestre para el año 2010 es mayoritario en países de Europa, esto puede explicarse por el movimiento de grandes empresas a regiones del tercer mundo, Estados Unidos, en menor medida es “globalizado”.

Es notorio que Estados Unidos, perdió esa capacidad que durante décadas pudo generar empleos; una condición “excepcional” que lo llevó a ser equiparado con una máquina generadora de puestos de trabajo, estables y relativamente estables y de calidad, sin embargo al igual que los países que acogieron el modelo neoliberal como opción política y económica, basado en la holgura y desregulación del trabajo, el

desempleo, la precariedad, la exclusión, el desaliento laboral, la desigualdad social y la pobreza han sido crecientes.

Mapa No. 15: capital Exrttrajero en el mundo.



Fuente Secundaria: Gráfica tomada de Tausch Arno. Globalization and unemployment. empirical reflections from the world-system theory perspective. Social Science Journal. Costa Rica University, 128-129: 71-86 / 2009-2010 (IV-I). (ISSN: 0482-5276). <https://www.redalyc.org/pdf/153/15319334006.pdf> (Consultado 05 de junio 2022). Datos del primer semestre del 2010.

Es notorio que Estados Unidos, perdió esa capacidad que durante décadas pudo generar empleos; una condición “excepcional” que lo llevó a ser equiparado con una máquina generadora de puestos de trabajo, estables y relativamente estables y de calidad, sin embargo al igual que los países que acogieron el modelo neoliberal como opción política y económica, basado en la holgura y desregulación del trabajo, el desempleo, la precariedad, la exclusión, el desaliento laboral, la desigualdad social y la pobreza han sido crecientes.

Las clases medias y de los trabajadores fueron las menos favorecidas, y, entre ellas, los más afectados fueron los jóvenes, que aspiraban ingresar al mercado laboral o mantenerse en éste en condiciones idóneas de ocupación.

Cabe destacar que cientos de empresas maquiladoras se movieron a la frontera sur con México, así como productoras de automóviles como Ford, Chrysler, General Motors, así como otras latitudes. Donald Trump, criticó esa política en su discurso de toma de posesión el 17 de enero de 2017, remarcó que había pobreza, falta de desarrollo, mala educación, fábricas cerradas, expresó que Estados Unidos ha enriquecido a empresas foráneas a expensas de las propias, subsidiado ejércitos extranjeros, las fábricas fueron cerrando y se fueron de EUA, la riqueza de la clase media fue arrebatada para repartirla en todo el mundo.<sup>184</sup>

Donald Trump expuso un discurso nacionalista como una antítesis a la globalización, sin embargo es importante mencionar que la mentalidad estadounidense en la cultura, ideología y política, que se enlaza con la nación, los valores de la globalización y sobre todo con la competencia.

### **3.2.1 Impacto en las relaciones laborales y TLCAN**

Con el TLCAN se ampliaron las relaciones y alianzas entre las organizaciones sociales y sindicales, se intentó en el ámbito laboral creando el Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte (ACLAN), se esperó un incremento en empleos nuevos, libre tránsito de recursos humanos entre las naciones y mejores políticas laborales. Sin embargo en sus primeros años de existencia no se alcanzaron estos objetivos, se han creado nuevos problemas y las grandes empresas que tienen presencia en los tres países han cometido abusos sobre los derechos laborales de sus empleados, transformando lo que debería ser un mejor estilo de vida laboral a uno peor del que se vivía antes de entrar en éste acuerdo.<sup>185</sup>

---

<sup>184</sup> Trump Donald. Discurso en su toma de posesión. Noticiero, Noticias Telemundo. 20 de enero de 2017. You Tube. <https://www.youtube.com/watch?v=6sCTh8Gs1SE> (Consultado el 05 de junio de 2022).

<sup>185</sup> Dueñez Fabiola, Hernán Lópe Luis.. El TLCAN y su impacto laboral en México. Observatorio de la economía latinoamericana. Revista Académica de Economía. Universidad Autónoma de Tamaulipas. No. 185, 2013. con el Número Internacional Normalizado de Publicaciones Seriadas ISSN 1696-8352 <https://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2013/sindicatos.html#:~:text=Los%20estados%20unidos%20incluyeron%20acuerdos,para%20los%20pa%C3%ADses%20miembros%206>. (Consultado el 06 de junio de 2022).

Al comienzo, las experiencias sindicales de unión a partir del TLCAN buscaron resolver problemas similares como la organización y negociación en una misma empresa, pactos de unidad y solidaridad de acuerdo a las distintas demandas, intercambios, capacitación, publicaciones en conjunto, formación de sindicatos, investigación sobre industrias y empresas, estrategias ecológicas y de salud en frontera, entre otras.<sup>186</sup>

Se debe buscar configurar una relación gremial y social mas completa, que pueda congrega las necesidades laborales unificando criterios, cultura y una regulación con paneles legales para defensa de los trabajadores con alcance en los socios comerciales.

### **3.2.2 Los Derechos laborales y sindicación.**

Desde hace años los trabajadores estadounidenses han formado parte de alianzas internacionales desde fines del siglo XIX y principios del XX (carr 1996: 212-215; 1998: 31-54). La Confederación Regional Obrero Mexicana (CROM) en 1920 constituyó nexos con la American Federation of labor (Federación Americana del Trabajo), principal federación de trabajadores estadounidenses en esos años (Levenstein 1971, y a partir de la década de 1950, la CTM (Confederación de Trabajadores de México) realizó vínculos formales con la American Federation of Labour-Congress of Industrial Organizations (AFL-CIO) y con organizaciones obreras de otros países a través de su pertenencia a la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL) Empero estas relaciones fueron superficiales. Las iniciativas de la AFL-CIO en América Latina se enfocaron principalmente en contener el comunismo y la CTM recurrió a la formalidad diplomática como mecanismo protector de la soberanía de México. Así que solo las relaciones se fincaron únicamente en intercambios formales regulados por la Organización Regional Interamericana de Trabajadores (ORIT).

Con la entrada del TLCAN, se evidenció la superficialidad de las alianzas transfronterizas que se redujeron solo a expresiones solidarias, en las que se remarcó el compañerismo para establecer vertientes en tópicos de democracia, aumento salarial y mejora de condiciones laborales, lo que

---

<sup>186</sup> Dueñez Fabiola. Ibidem.



coadyuvaría a fortalecer la sindicalización y oferta laboral en ambos mercados nacionales una vez que las empresas canadienses y estadounidenses trasladaron su producción a nuestro país. Cabe señalar que la CTM monopolizó las relaciones internacionales del movimiento obrero mexicano, organización que apoyo al TLCAN, con el argumento de que los flujos de inversión extranjera directa estimulados por el tratado promoverían la creación de empleos y las oportunidades de sindicalización en nuestro país, lo que derivó en ataques de sindicatos estadounidenses y canadienses, debido a que la CTM solamente se interesaba en controlar la afiliación de trabajadores.

La pugna en las negociaciones y aprobación del TLCAN, derivó cambios y en específico la conciencia entre los sindicalistas de EUA y Canadá que el tratado implicó reconfigurar las relaciones laborales en favor de sus intereses. Bajo éste precepto los sindicatos de Canadá y EUA establecieron relaciones con organizaciones no afines a la CTM, el entonces partido en el poder PRI, como lo fue con la Red Mexicana de Acción frente la Libre Comercio (RMLAC), organización que agrupó coelctivos sindicales, ambientales y pro democracia la cual se fundó en 1991. Por parte de EUA los sindicatos United, Radio and Machine Workers of America (Unión de Trabajadores de la Electricidad, Radio y Maquinaria, conocida como la UE) y Communications Workers of América (Sindicato de Trabajadores de la Comunicación).

Tabla No. 19: Densidad Sindical en EUA.

<b>DENSIDAD SINDICAL TOTAL Y POR INDUSTRIAS EN ESTADOS UNIDOS, 1984-2015</b>			
	<b>1984</b>	<b>2000</b>	<b>2015</b>
Densidad Sindical Total	18.8	13.9	11.1
Sector privado (no agrícola)	15.5	9.1	6.7
Sector público	35.8	37.5	35.2
Minería	17.7	10.9	5.4
Construcción	23.5	18.3	13.2
Manufactura	26.0	14.8	9.4
Transporte	37.3	24.8	19.3
Comercio al mayoreo y menudeo	7.9	4.7	4.6
Seguros, finanzas y bienes raíces	2.7	1.6	1.6

Fuente: Elaboración propia con datos tomados de Roberto Zepeda, Determinantes del declive sindical en Estados Unidos. Rev. Académica del CISAN-UNAM, vol. 11, núm. 2, julio-diciembre, pag. 143.



La globalización y el TLCAN, afectaron a los sindicatos, debido a que trabajadores del centro están en disputa y competencia con los de la periferia. Otro elemento fue la flexibilidad de los gobiernos periféricos ante cambios en el mercado laboral para captar empleos.

Tabla No. 20: Evolución de la media de los sueldos y salarios anuales devengados de los empleados en Estados Unidos entre 1992 y 2018.

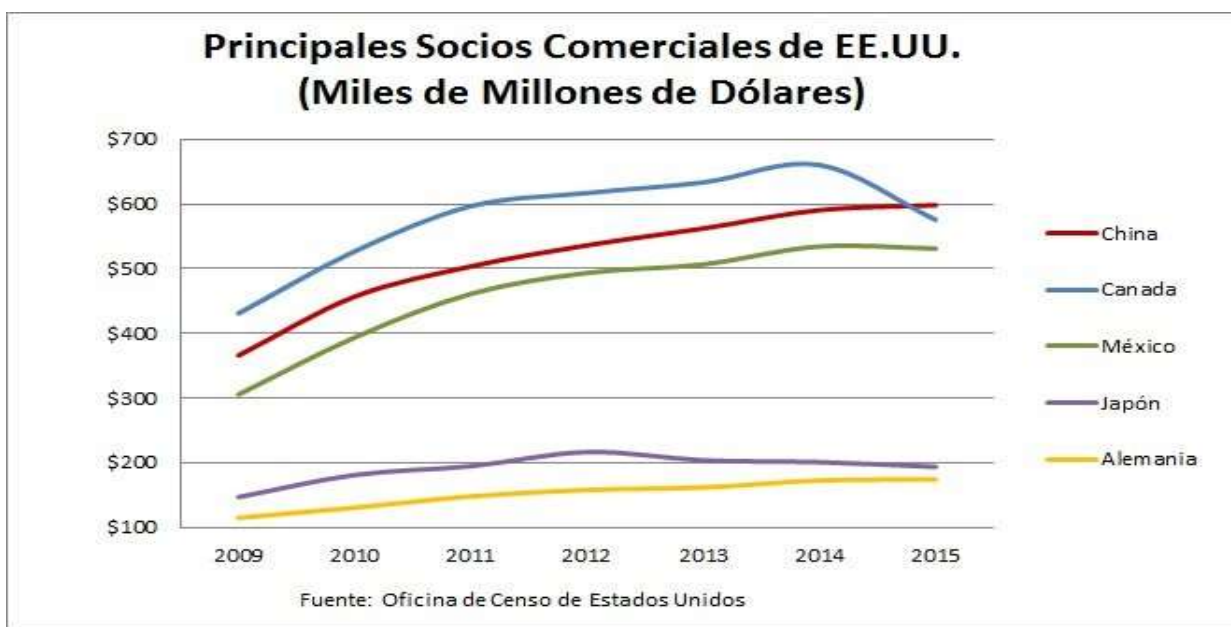
Estado	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018
California	4.25	4.25	4.25	5.15	5.75	6.75	6.75	6.75	6.75	8.00	8.00	9.00	10.00	11.00
Colorado	3.00	3.00	3.00	5.15	5.15	5.15	5.15	5.15	7.02	7.24	7.64	8.00	8.31	10.20
Connecticut	4.27	4.27	4.27	5.18	6.15	6.70	7.10	7.40	7.65	8.25	8.25	8.70	9.60	10.10
Illinois	4.25	4.25	4.25	5.15	5.15	5.15	5.50	6.50	7.75	8.25	8.25	8.25	8.25	8.25
Kansas	2.65	2.65	2.65	2.65	2.65	2.65	2.65	2.65	2.65	7.25	7.25	7.25	7.25	7.25
Kentucky	4.25	4.25	4.25	5.15	5.15	5.15	5.15	5.15	5.85	7.25	7.25	7.25	7.25	7.25
Masachusset	4.25	4.75	5.25	5.25	6.00	6.75	6.75	6.75	8.00	8.00	8.00	8.00	10.00	11.00
Michigan	3.35	3.35	5.15	5.15	5.15	5.15	5.15	5.15	6.95	7.40	7.40	8.15	8.51	9.25
Minnesota	3.35	4.25	4.25	5.15	5.15	5.15	5.15	6.15	6.15	6.15	6.15	8.00	9.50	9.86
Nevada	4.25	4.25	4.25	5.15	5.15	5.15	5.15	5.15	6.15	6.55	6.15	7.25	8.25	8.25
New Jersey	4.25	5.05	5.05	5.05	5.15	5.15	5.15	6.15	7.15	7.25	7.25	7.25	8.25	8.34
Nuevo Mexico	3.35	4.25	4.25	4.25	4.25	4.25	5.15	5.15	6.50	7.15	7.50	7.50	7.50	7.50
Nueva York	4.25	4.25	4.25	4.25	4.25	5.15	5.15	5.15	6.75	7.25	7.25	8.00	9.00	10.40
Carolina del Norte	3.5	4.25	4.25	5.15	5.15	5.15	5.15	6.15	7.15	7.15	7.15	7.25	7.25	7.25
Dakota del Norte	4.25	4.25	4.25	5.15	5.15	5.15	5.15	5.15	6.15	7.25	7.25	7.25	7.25	7.25
Oregón	4.75	4.75	5.5	6.5	6.50	6.50	7.15	7.50	7.95	8.40	8.80	9.10	9.75	10.75
Dakota del Sur	4.75	4.75	5.5	5.15	5.15	5.15	5.15	5.15	5.85	7.25	7.25	7.25	8.55	8.85
Texas	3.35	3.35	3.35	3.35	3.35	5.15	5.15	5.15	5.85	7.25	7.25	7.25	7.25	7.25
Utah	4.25	4.25	4.75	5.15	5.15	5.15	5.15	5.15	5.85	5.85	5.85	7.25	7.25	7.25
Washington	4.25	4.25	4.9	4.9	6.50	6.90	7.16	7.63	8.07	8.55	9.04	9.32	9.47	11.50
Wisconsin	4.25	4.9	4.25	5.15	5.15	5.15	5.15	5.70	6.50	7.25	7.25	7.25	7.25	7.25
Wyoming	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	5.15	5.15	5.15	5.15	5.15	5.15	5.15	5.15	5.15
Distrito de Columbia	4.85	4.85	5.45	6.15	6.15	6.15	6.15	7.00	7.28	8.25	8.25	8.25	8.25	13.25

Fuente: Elaboración propia con datos de Cambios en los salarios mínimos básicos en el empleo no agrícola según la ley estatal: años seleccionados de 1968 a 2021. US. Department of Labor. [https://www.bls.gov/oes/current/oes\\_nat.htm#53-0000](https://www.bls.gov/oes/current/oes_nat.htm#53-0000) (Consultado el 02 de febrero de 2022).

A comienzos de la década de 1990 —cuando el TLCAN todavía no se había convertido en ley— la Alianza para el Comercio Responsable, un grupo asociado al sector laboral, argumentó que los salarios mínimos en los sectores de los bienes

negociables en los tres países norteamericanos debían “moverse lo más rápido posible hacia el salario del país que lo tuviera más alto” con el fin de que los empleados tuvieran una calidad de vida decente. No obstante, en esta oportunidad las organizaciones laborales se sienten en una posición más fuerte. Hace un cuarto de siglo aceptaron a regañadientes el TLCAN con base en la premisa de que los trabajadores estadounidenses se llevarían la mejor parte del trato: nuevos trabajos altamente especializados y bien remunerados en una cadena de producción regional que enviaría al sur de la frontera solo los empleos que requerían menor capacitación y con menores sueldos.<sup>187</sup>. Además, se pensaba que la mano de obra barata en México se pondría más cara con el paso del tiempo. Las inversiones de las multinacionales aumentarían el nivel de vida de los trabajadores mexicanos, cerrando la brecha salarial con sus vecinos del norte, y los mexicanos se convertirían en ávidos consumidores de productos hechos en Estados Unidos.

**Imagen No. 16: Socios Comerciales de E.U.A.**



Fuente: gráfica tomada de Burgos Valdez Araceli, Efectos del TLCAN en el comercio exterior, la inversión extranjera directa y el empleo en México y Estados Unidos (1994-2016), Tesis, Posgrado en Integración Económica, Universidad de Sonora. Noviembre de 2018. Pag.49.

<sup>187</sup> Porter Eduardo. US unions want NAFTA to be their ally... but there is a problema. The New York Times. News paper. 24 de agosto de 2017. <https://www.nytimes.com/es/2017/08/24/espanol/los-sindicatos-estadounidenses-quieren-que-el-tlcan-sea-su-aliado-pero-hay-un-problema.html> (Consultado el 08 de abril de 2022).

En la gráfica se puede apreciar que China es el mayor socio comercial, a partir del 2009, ya con China dentro de la OMC. Cabe señalar que las 300 transnacionales instaladas en México, la mayoría de ellas estadounidenses, que representan 0.1% de las unidades productivas y empresariales del país, presentan un alto coeficiente de importaciones, situación que las hace a menudo deficitarias.<sup>188</sup>

Hasta el 2018, EUA no había ratificado el convenio 131 de la OIT, pero tiene un sistema de salarios mínimos a doble nivel fijados por ley. Para ello se sigue un proceso de consulta con los actores relevantes en el mercado de trabajo seleccionados dentro del mismo mercado. Este marco normativo a nivel nacional, en diversas entidades hay leyes sobre el salario mínimo, cuya fijación se sujeta a procedimientos y sanciones jurídicas particulares. En los casos en que la ley federal y la estatal fijen salarios mínimos distintos, el empleado tiene derecho a percibir el salario mínimo cuyo monto sea mayor.

En ese sentido, el salario mínimo federal actúa como un “piso base” de los salarios mínimos a nivel de los estados de la federación.<sup>189</sup>

### **3.2.3 Impacto laboral en los trabajadores ferrocarrileros.**

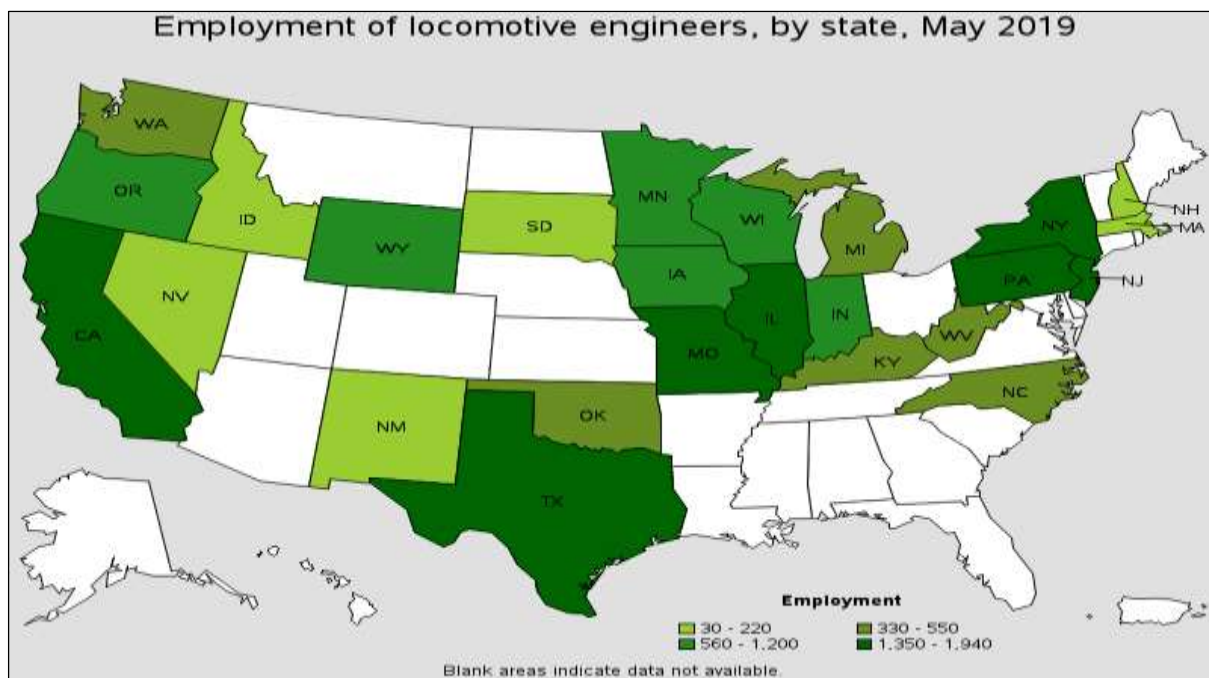
En el caso de los trabajadores ferrocarrileros, el impacto fue positivo las grandes compañías ampliaron su red en México lo que abrió un mayor mercado con tintes regionales. Con la privatización ferroviaria mexicana, se amplió la capacidad de crecimiento de la empresa norteamericanas.

---

<sup>188</sup> Calderón Salazar, Jorge A. Diez años del TLCAN. Balance inicial. Economía Informa. Revista. Facultad de Economía UNAM., N° 1. enero-abril de 2004. UNAM/FE/IIIE/FES Aragón/FES Acatlán, México. 29.

<sup>189</sup> Armendares, Pedro Enrique. Salarios en México: Avances, pendientes y opciones de política hacia un desarrollo económico y social sostenido. Tomo III, Balance de las Reformas Estructurales. Dirección General de Investigación Estratégica. Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República. Senado de la República. Legislatura LXIII 2018. <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/handle/123456789/4099> (Consultado el 01 de abril 2022).

**Mapa No. 16: Empleo de maquinistas en EUA.**



Fuente: [https://www.bls.gov/oes/current/oes\\_nat.htm#53-0000](https://www.bls.gov/oes/current/oes_nat.htm#53-0000) Employment statistics and occupational May 2020 National Occupational Employment and Wage, United States Bureau of Labor Statistics U.S. department of labor. 2020. Consultado 23 de junio 2021.

Se puede observar que los estados de California y Texas muestran un porcentaje significativo de empleos ferroviarios.

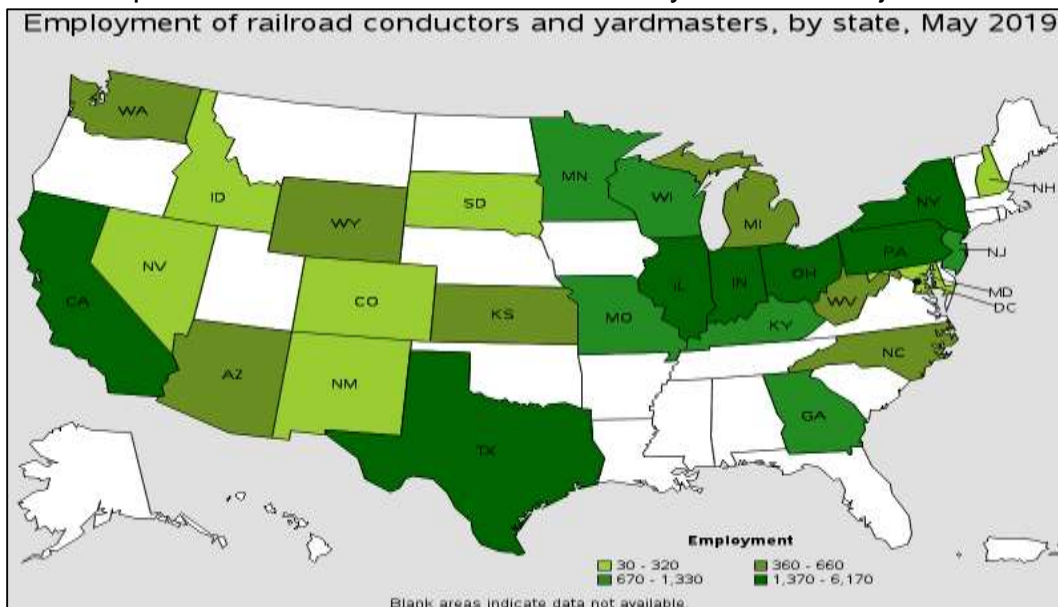
**Tabla No. 21: Estados con el nivel de empleo más alto en esta ocupación:**

Estado:	Empleos:	Cociente de ubicación:	Salario medio por hora:	Salario medio anual:
Illinois	1,940	1,33	\$ 35.73	\$ 74,330
California	1,770	0,42	\$ 40.74	\$ 84,740
Texas	1,760	0,59	\$ 34.56	\$ 71,880
Pensilvania	1,700	1.19	\$ 35.92	\$ 74,700
Nueva York	1,650	0,72	\$ 38.61	\$ 80,310

Kansas City Southern (KCS) es una empresa tenedora de transporte que ofrece inversiones en ferrocarriles y operaciones comerciales de envío de carga en

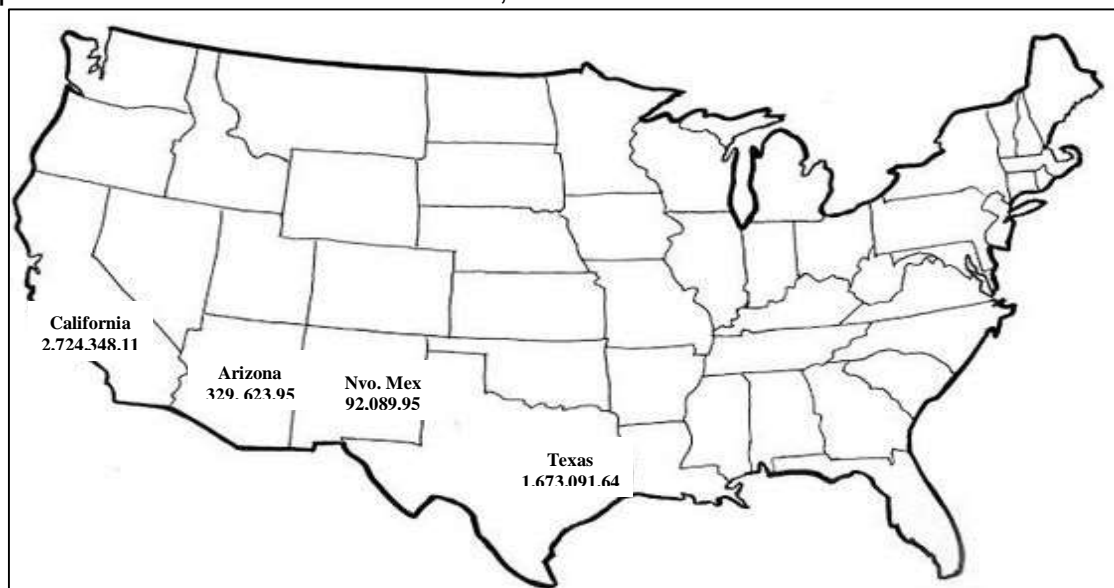
Estados Unidos, México y Panamá. La red transfronteriza conecta a América del Norte con los productores y los consumidores finales.

Mapa No. 17: Conductores de ferrocarril y maestros de jardines



Fuente: [https://www.bls.gov/oes/current/oes\\_nat.htm#53-0000](https://www.bls.gov/oes/current/oes_nat.htm#53-0000) Consultado 23 de junio 2021.

Mapa No.18: PIB en miles de Dólares, Estados de EUA-Fronterizos con México 2017.



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Evaluación del PIB por Estado de EUA, Datos Macro. <https://datosmacro.expansion.com/pib/usa-estados/california> (consultado el 22 de enero de 2022).

Como puede se puede ver en el mapa, con el TLCAN se intensificó la actividad económica frontera con California, Texas, Nuevo México y Arizona, acentuándose

mayormente entre California y Texas, quienes muestran un PIB muy elevado y en consecuencia incremento en la actividad comercial. Esta actividad a beneficiado a ambos países, ya que se gestaron miles de empleos. Así, la balanza comercial con Estados Unidos tuvo un comportamiento muy distinto respecto a la total. En el primer subperiodo mostró años con déficits y otros con superávits moderados, mientras que es a partir del TLCAN que la balanza se muestra consistentemente superavitaria, con un aumento del 894.73% de 1995 al 2016, periodo en el cual el superávit con Estados Unidos pasó de 12,372 millones a 123,068.5 millones, lo cual contrasta con los déficits que sistemáticamente se tiene en la balanza comercial total del país.

Tabla No. 22: Comparativo PIB  
México-Estados Fronterizos de EUA  
( California, Texas, Arizona y Nuevo México-PIB ANUAL)  
Miles de Dólares

PAIS/ESTADO	1999	2010	2017
<b>México</b>	634.381,93	900.014,10	1.158.990,26
<b>California</b>	1.313.164,29	1.661.146,72	2.724.348,11
<b>Texas-EUA.</b>	718.905,25	1.059.204,07	1.673.091,64
<b>Arizona</b>	164.698,71	213.507,64	329.623,95
<b>Nuevo. México</b>	56.061,124	71.929,181	92.089,953

Fuente: Elaboración propia, con base en datos de Evaluación del PIB por Estados de EUA, Datos Macro.  
<https://datosmacro.expansion.com/pib/usa-estados/california> (consultado el 22 de enero de 2022).

Tamaulipas es el estado mexicano que concentra el mayor número de los CPF activos, con 18, y equivalen al 32.7% del total. En los Estados Unidos, el estado de Texas cuenta con 33 CPF activos, concentrando el 60% del total.<sup>190</sup>

No todos los CPF cuentan con servicios para todo tipo de vehículo. Algunos CPF se dedican exclusivamente al tránsito de vehículos particulares y en otros casos al tránsito de vehículos comerciales.

<sup>190</sup> Drafting Opportunities. There are only 7 railroad crossings between Mexico and the United States. Logistics. 28 November, 2017. <https://www.opportimes.com/solo-7-cruces-vias-ferrocarril-mexico-estados-unidos/> (consultado 30 de marzo 2021)

Aun cuando a nivel estatal solo Nuevo León y Nuevo México no tienen cruce ferroviario, en el resto de los estados pocos puntos fronterizos ofrecen facilidades para el movimiento ferroviario de carga en comercio exterior.

Es pertinente expresar, que la región contaba con un sistema ferroviario que entrelazaba el desarrollo socioeconómico y cultural de Baja California con el del país vecino al norte. Entre 1902 y 1930 se construyeron tres líneas en la zona trasfronteriza: los ferrocarriles Tijuana-Tecate, el Inter-California y el Inter-California Sur. . Entre 1902 y 1930 se construyeron tres líneas en la zona trasfronteriza: los ferrocarriles Tijuana-Tecate, el Inter-California y el Inter-California Sur figura. Los dos primeros resultaron los más significativos, y fueron “mexicanos por accidente de la geografía”, según John Kirchner (1998, 63)<sup>191</sup>

La fusión entre Canadian Pacific Railway Limited y Kansas City Southern impulsará la primera red ferroviaria que conecte a EU, México y Canadá. Canadian Pacific Railway Limited (CP) y Kansas City Southern (KCS) anunciaron hoy que han ingresado en un acuerdo de fusión, en el cual CP acordó adquirir KCS en una transacción de acciones y efectivo que representa un valor empresarial de aproximadamente 29,000 millones de dólares (mdd) y que incluye 3,800 mdd de deuda pendiente de KCS.

Una vez aprobada Surface Transportation Board (*STB, por sus siglas en inglés*) los dos ferrocarriles crearán la primera red ferroviaria que conecte a Estados Unidos, México y Canadá.

La unión entre Kansas City, CP y KCS conectarán usuarios a través de opciones de transporte en una red única, entre puntos de conexión del sistema de CP a lo largo de Canadá, el Centro-Oeste de los Estados Unidos, el Noreste de los Estados Unidos y puntos de conexión de KCS a lo largo de México y el Centro Sur de EU.

---

<sup>191</sup> Spears Kirkland, Andrea. Mexicanos calificados y deseosos de trabajar: políticas de empleo y agrupaciones sindicales en la industria ferroviaria bajacaliforniana (1902-1955). *Región y sociedad*, rev. año xxvii, / no. 63. El Colegio de Sonora 2015. <http://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v27n63/v27n63a8.pdf> (Consultado el 28 de marzo de 2022).

De igual forma resaltaron que las opciones de la nueva red única ferroviaria proporcionará alcances de mercado sumamente mayores para usuarios atendidos por el CP y KCS, proveerá nuevas y competitivas opciones de servicio de transporte y fomentará el crecimiento económico de Norte América. Se espera también que la transacción cree fuentes de trabajo. Además, de impulsar las mejoras en la eficiencia y los servicios, para lograr “significantes beneficios ambientales”, declararon las empresas en conjunto, a través de un comunicado.

“Esta transacción transformará a América del Norte, generando importantes impactos positivos para nuestros empleados, clientes, comunidades y accionistas. “Esto creará el primer ferrocarril Estados Unidos-México-Canadá, uniendo dos ferrocarriles que se han enfocado en proveer servicios de calidad a sus clientes para desatar el verdadero potencial de sus redes. El CP y KCS han sido las dos mejores compañías de ferrocarril Clase 1 en cuanto a crecimiento de ingresos, durante los últimos tres años”, comentó Keith Creel, Presidente y Director General del CP.<sup>192</sup>

### **3.2.5 Empleados sindicalizados en los Estado Unidos de Norteamérica.**

Con el cambio de modelo económico a nivel mundial en donde los países rectores de la economía trazaron una línea económica Neoliberal, en el marco de la globalización. El cambio de modo de producción exigió una disminución de la tasa de sindicación, sin embargo desde hace 20 años, los países que representan una excepción a esta tendencia son una minoría, por ejemplo, Suecia, Finlandia, Islandia, Bélgica, España y Chile. Uno de los declives más notables tuvo lugar en Estados Unidos, entre 1980 y 2000 al caer del 22 al 13 por ciento de sindicalización de la fuerza laboral no agrícola. Otros países como Reino Unido, Francia y Japón también sufrieron drásticas caídas en la representación sindical. En Japón, la disminución fue del 35.1 por ciento en 1970 al 19.7 en 2003, mientras en el Reino Unido, este indicador se redujo del 44.8 al 29.3 por ciento; de igual manera, en Francia se dio una reducción del 21.7 por ciento al 8.3 en el mismo periodo. Bajo este tenor, se puede detectar un paisaje diverso tanto en términos de la representación sindical como los factores que explican estas

---

<sup>192</sup> Forbes Staff. Esta será la primera red ferroviaria que conectará a Estados Unidos, México y Canadá. Rev. Forbes México. Marzo 21, 2021. <https://www.forbes.com.mx/negocios-red-ferroviaria-conecte-estados-unidos-mexico-canada/> (consultado el 30 de marzo de 2022).



tendencias, la reducción de la representación sindical ocurrió en Europa y en Estados Unidos durante el periodo 1960-2000.<sup>193</sup>

La densidad sindical subió del 37 al 43 por ciento en Europa durante el periodo 1960-1980, pero luego se redujo al 33 por ciento en 1997. La situación para Estados Unidos fue más dramática: se redujo del 32 al 22 por ciento entre 1960 y 1980; el declive persistió en las décadas siguientes hasta llegar al 13.9 por ciento en el año 2000.<sup>194</sup>

El desplome de la sindicalización en Canadá fue menor, al pasar del 35 al 30 por ciento entre 1980 y el año 2000, mientras en México, se redujo del 30 por ciento al 20 en el mismo periodo aunque otros analistas advierten que la tasa de densidad sindical se redujo alrededor del 15 al 10 por ciento de la población económicamente activa .

La Ley Laboral Ferroviaria (“Railway Labor Act”) es una ley federal de los Estados Unidos sobre la legislación laboral estadounidense que rige las relaciones laborales en las industrias ferroviaria y aérea . Aprobada en 1926 y enmendada en 1934 para incluir a las líneas aéreas y en 1936, la citada ley busca sustituir la negociación, el arbitraje y la mediación por huelgas para resolver disputas laborales. Sus disposiciones se aplicaron inicialmente bajo la Junta de Mediación, pero luego se hicieron cumplir bajo una Junta Nacional de Mediación (“National Mediation Board”), con el fin de prevenir interrupciones en el comercio a través del ferrocarril. La ley permite a los sindicatos del ferrocarril a organizarse y a la negociación colectiva.<sup>195</sup>

Es oportuno mencionar que los empleados bajo contratos colectivos de trabajo, KCSR brinda o pone a su disposición diferentes beneficios que incluyen planes de salud y bienestar con prestaciones complementarias por enfermedad, odontología, audición, visión, muerte accidental y mutilación, y otras prestaciones semejantes. Los planes de

---

<sup>193</sup> Zepeda Roberto. Determinantes del declive sindical en Estados Unidos. Art. Revista NORTEAMÉRICA, CISAN-UNAM. Año 11, número 2, julio-diciembre de 2016. Pag. 140. <https://www.redalyc.org/pdf/1937/193749211009.pdf> (consultado 02 de abril de 2022).

<sup>194</sup> Zepeda Roberto. Idem. Pag. 141.

<sup>195</sup> Ley de trabajo ferroviario. Ley Laboral Ferroviaria. [https://hmong.es/wiki/Railway\\_Labor\\_Act](https://hmong.es/wiki/Railway_Labor_Act) (Consultada el 15 de abril de 2022).

beneficios surgen como una función de la negociación colectiva y son específicos del trabajo. Todos los materiales de inscripción, las comunicaciones y las transacciones relacionadas con los planes de salud y bienestar se gestionan directamente a través de United Healthcare.

La subsidiaria mexicana principal de KCS, Kansas City Southern de México (KCSM), ofrece un paquete de beneficios competitivos que incluye aguinaldo, días de vacaciones, prima por vacaciones, vales de despensa, fondo de ahorro, cobertura de gastos médicos mayores y seguro de vida. Todos los empleados no sindicalizados tienen la oportunidad de participar en un plan anual de incentivos que varía según el nivel de pago de la persona. Existen beneficios adicionales disponibles según el puesto específico. KCSM se preocupa por la salud y el bienestar de sus empleados. Por lo tanto, ofrece una variedad de programas con el fin de promover el bienestar y fomentar una mejor calidad de vida.

Los beneficios que muestra a la fecha la página web de KCSR, son: empleados cubiertos por contratos colectivos de trabajo, que incluyen planes de salud y bienestar con prestaciones complementarias por enfermedad, odontología, audición, visión, muerte accidental y mutilación, y otras prestaciones similares, donde corresponda. Los planes de beneficios surgen como una función de la negociación colectiva y son específicos del trabajo. Todos los materiales de inscripción, las comunicaciones y las transacciones relacionadas con los planes de salud y bienestar se gestionan directamente a través de United Healthcare. Para obtener más información sobre los beneficios del sindicato.<sup>196</sup>

KCSR y KCSM brindar recursos para ayudar a las personas a capacitarse y progresar en sus trabajos y carreras. Dispone de recursos para la capacitación continua y el desarrollo profesional en línea, en el aula o en el lugar de trabajo, con el propósito de reforzar las habilidades de liderazgo y las capacidades técnicas y específicas del

---

<sup>196</sup> Kansas City Southern. Trabajar aquí. Sitio Web. <https://www.kcsouthern.com/es-mx/work-with-us/careers/working-here> (consultado el 15 de abril de 2022)

trabajo para mejorar la seguridad de operaciones, así como el compromiso y la satisfacción de los empleados.

Como puede verse en el cuadro de evolución de los salarios en los Estados Unidos, no hay un incremento sustantivo en los salarios, se quedan estancados, sin embargo en algunos estados como Nueva York, Washintong, California el salario es más significativo.

El empleo total de México como el de Estados Unidos tienen una tendencia de crecimiento, ya que el primero aumentó en un 73% en el periodo de 1991 a 2017, mientras que en Estados Unidos aumentó a un ritmo menor, con 30% en el mismo periodo. En el periodo antes del TLCAN, en 1991 se tenían 30.5 millones de empleos totales en México, y 117.71 millones en Estados Unidos, para 1993 se dio un crecimiento promedio anual de 4.17% y 1.08%, respectivamente.

En ambos países se presentó una disminución en la tasa de crecimiento promedio anual del empleo total en 1994 a 2000 comparado en el periodo anterior, siendo de 2.96% y 1.87% para México y Estados Unidos, respectivamente. Con la entrada de China a la OMC, a partir de 2001 y hasta 2017 el aumento en el empleo fue menor al que se presentó en la primera etapa del TLCAN, con una tasa de crecimiento promedio anual de 2.14% para México y 0.75% para el de Estados Unidos. En el 2017 se tuvo un nivel de empleo total de 52.86 y 153.33 millones de trabajadores en México y Estados Unidos, respectivamente.

En cuanto al empleo manufacturero, en México en 1990 se tenía 3.27 millones de empleos en la industria manufacturera, y para 1993 se presentaba una tasa de crecimiento promedio anual de 0.36% antes del TLCAN, mientras que por su parte Estados Unidos contaba con 17.69 millones de empleos en la manufactura, mismos que tuvieron una tasa de decrecimiento promedio anual de 1.73% en el mismo periodo.

Tabla No. 22: Catálogo de puestos en la actividad ferroviaria de E.U.A. 2018

CATALOGO DE PUESTOS EN LA ACTIVIDAD FERROVIARIA DE E.U.A. 2018 (Salarios en Dólares)		
	Ingenieros de locomotoras (Locomotive Engineers)	<p>Conduce locomotoras eléctricas, diesel-eléctricas, de vapor o de turbina de gas-eléctrica, transporta pasajeros o carga. Interpreta órdenes de trenes, señales electrónicas o manuales, y las normas y reglamentos del ferrocarril.</p> <p><b>Salario promedio anual: 71,570</b> <b>Salario promedio por hora: 32.72</b></p>
	Ingenieros ferroviarios, operadores de Dinkey y anfitriones	<p>Controla el motor dinkey motor eléctrico, gasolina, vapor, aire comprimido o diesel para transportar y desviar automóviles en un establecimiento industrial o mina: Controla el movimiento de dinkey que transporta carbón, roca, madera, escoria o suministros mediante controles de energía en movimiento. y palancas de freno. Conmutación de unidades u otros motores de locomotoras o de dinkey dentro de un patio de ferrocarril, planta industrial, cantera, proyecto de construcción o ubicación similar.</p> <p>Anfitriones: consultan con operadores y otros trabajadores a través de radioteléfonos o computadoras para intercambiar información, señalan a la tripulación con lámparas y radios movimientos con señalización el movimiento de locomotoras.</p> <p><b>Salario promedio anual: 52,690</b> <b>Salario promedio por hora: 23.72</b></p>
	Operadores de frenos, señales e interruptores de ferrocarril y bomberos de locomotoras	<p>Operar o monitorear interruptores de vía de ferrocarril o instrumentos de locomotora. Puede acoplar o desacoplar material rodante para hacer o deshacer trenes. Está atento y retransmite las señales de tráfico. Puede inspeccionar acoplamientos, mangueras de aire, cajas de diario y frenos de mano. Puede estar atento para arrastrar equipos u obstáculos en los derechos de paso.</p> <p><b>Salario promedio anual: 62,380</b> <b>Salario promedio anual: 28.97</b></p>
	Conductores de ferrocarril y maestros de jardines	<p>Coordinar las actividades de la cuadrilla de locomotoras dentro del patio del ferrocarril, planta industrial o ubicación similar. Los conductores coordinan las actividades de la tripulación del tren en los trenes de pasajeros o de mercancías. Yardmasters revisan los horarios de los trenes y las órdenes de cambio y coordinan las actividades de los trabajadores involucrados en las operaciones de tráfico ferroviario, como la composición o desintegración de trenes y el cambio de patio.</p> <p><b>Salario promedio anual: 68,350</b> <b>Salario por hora: 22.04</b></p>

	Trabajadores de transporte ferroviario, todos los demás	Incluye trabajadores de apoyo y administrativos Salario promedio anual: <b>68,350</b> Salario por hora: <b>24.04</b>
--	---	--

Fuente: Occupational employment and wages, railways. Occupational Employment and Wage Statistics. US Bureau of Labor Statistics. <https://www.bls.gov/oes/current/oes534031.htm> (Consultado el 20 de marzo 2022).

Posteriormente al TLCAN, de 1994 a 2000, se presentó una tasa de crecimiento promedio anual significativamente elevada con respecto a las históricas en México, de .58%, mientras que la de Estados Unidos fue más modesta, con un crecimiento promedio anual de 0.24%. Por su parte, en la segunda etapa del TLCAN, con la entrada de China a la OMC, se presentó una tasa de crecimiento promedio anual de 2.08% para México y una tasa de decrecimiento de 0.52% en Estados Unidos.

Así, el empleo total en ambos país ha tenido una tendencia al crecimiento a lo largo del periodo analizado. Con el TLCAN, en su primera fase, aumentó la tasa de crecimiento del empleo tanto en México como en Estados Unidos (aunque en este último país dicha tasa fue menor), mientras que en la segunda etapa, se tuvieron tasas de crecimiento menor en ambos países, posiblemente debido a la reorientación de la producción hacia China. Por su parte, respecto al empleo manufacturero en Estados Unidos, debido al cambio técnico sesgado y a la estrategia de relocalización de parte de la producción de bienes en otros países, presenta en Estados Unidos (y en muchos países desarrollados) una tendencia a reducirse, aun antes de la firma del TLCAN. De hecho en la primera etapa del TLCAN el empleo manufacturero estadounidense revirtió temporalmente la caída, mientras que en la segunda etapa continuó su tendencia a disminución, posiblemente explicada por la emergencia de China como productor y exportador mundial de bienes manufacturados. Respecto a México, en efecto el empleo tuvo un incremento en la primera fase del TLCAN, mientras que en la segunda fase dicho crecimiento fue menor, debido al mismo fenómeno (emergencia de China).

Por otra parte, el salario real en Estados Unidos, sufrió fluctuaciones a lo largo del periodo, mismas que se presentaban aun antes de la entrada en vigencia del

TLCAN. De 1987 a 1993 se dio una disminución del 3.64%, para recuperarse posteriormente en la primera etapa del TLCAN, con una tasa de crecimiento promedio anual de 1%. En el periodo de 2001 al 2017 también se observan fluctuaciones, pero con una tendencia al crecimiento, a una tasa promedio anual de 0.27%. En promedio el salario real semanal era de 315 dólares en 1994, para aumentar en el año 2000 a 334 dólares semanales y a 351 dólares semanales en 2017.

Así, en Estados Unidos se aprecia crecimiento de los salarios reales en la primera etapa del TLCAN, mientras que en la segunda etapa fluctúan con tendencia al crecimiento, pero a ritmos menores. Por su parte los salarios manufactureros en México, si bien caen al inicio del TLCAN (debido a la crisis interna que se presentó en 1995), se recuperan durante esa primera etapa, mientras que en la segunda etapa continúan creciendo, aunque a menor ritmo.

Tabla No. 23: Tasa de Desempleo en E.U.A.

País	1999	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2015	2016	2017	2018
Estados Unidos	4,2	4	5,8	6	5,5	5,1	4,8	4,6	7,2	9,3	9,7	9	8,1	7,3	5,2	4,7	4,4	3,89

Fuente: Elaboración propia, con base en datos de Evaluación del PIB por Estados de EUA, Datos Macro. <https://datosmacro.expansion.com/pib/usa-estados/california> (consultado el 25 de enero de 2022).

Ambos países se encontraban en la necesidad de plantear sus estrategias de desarrollo y el programa bracero estaba agotado, por lo cual en 1965 se creó el “Programa de industrialización de la frontera” (PIF); el cual estableció a la frontera como “zona de exportación” y gestaba la base para la instalación legal de la industria denominada Maquiladora a lo largo de toda la franja fronteriza.

En 1966, nace el primer parque industrial en Ciudad Juárez, y la primera maquiladora fue una ensambladora de televisores, extendiéndose rápidamente en toda la franja fronteriza en diversos giros como la industria textil, autopartes, plásticos, y componentes eléctricos. De forma concomitante en Estados Unidos, se establecieron industrias paralelas denominadas gemelas en la frontera, encargadas de la

innovación, el control, y el diseño de la producción ensamblada en México para finalmente distribuirla como producto terminado.

En los primeros seis años del TLCAN el empleo creció en 110 por ciento, mientras que en los seis previos había sido de 78 (Sargent y Matthews 2003). En éste periodo las plantas crecieron 49 por ciento, y el incremento fue de 78 entre 1994 y 2000. Lo anterior, no se puede atribuir de manera directa al tratado. De acuerdo con estos autores, influyen más factores como el crecimiento de la producción industrial de Estados Unidos y el diferencial del salario manufacturero mexicano frente al del vecino del norte y de los países asiáticos.

**Tabla No. 23: Instalación de Maquiladoras en México.**

<b>Año</b>	<b>Establecimientos</b>	<b>Empleo</b>
1965	12	3,000
1970	120	21,874
1980	620	119,546
1990	1920	460,258
1995	2267	648,210
2000	3590	1,291,232
2002	3251	1,081,678
2004	3251	1,090,547

Fuente: Propia con Datos del INEGI.

Un “efecto del TLCAN”, fue que hubo un crecimiento de la industria maquiladora, en este sentido, cabe decir que las normas regionales, que penalizan el uso de insumos procedentes de países ajenos a la región, representaron un incentivo para la fabricación de partes y componentes en México. Además, con la eliminación de barreras al comercio y la inversión, el tratado fortaleció las estrategias de organización productiva que involucran al espacio geográfico del TLCAN, como una región económica integrada. Estas estrategias son evidentes sobre todo en las industrias

automotriz y electrónica, pero se advierten también en otras como el equipo de cómputo y la confección de ropa.

Las empresas transnacionales racionalizan la producción sobre bases regionales o globales, y si bien los costos salariales son un factor clave en todas las decisiones de inversión, en algunos productos la estrategia involucra mayor énfasis en aspectos como la calidad de la fuerza de trabajo, las capacidades organizacionales y la especificidad del mercado (Eden y Monteils 2002). Uno de los ejemplos más claros es el de la manufactura de autopartes, en las plantas que producen conforme a esquemas de coordinación “justo a tiempo”, con las ensambladoras de autos o de módulos automotrices. Pero este tipo de factores son válidos para todo el sector exportador y no sólo para las maquiladoras. De los tres países firmantes del TLCAN, el ganador es Estados Unidos. Según el ranking de #Expansión500, entre las 20 principales empresas de México por nivel de ventas anuales, hay cinco estadounidenses, 12 mexicanas y ninguna canadiense. En cambio, entre las mayores compañías de Estados Unidos no hay ninguna mexicana.<sup>197</sup>

La mayor firma de México es una que permaneció inmune al tratado de libre comercio, pues siguió operando en un sector cerrado a la inversión extranjera: Pemex. Y la segunda en el ranking, América Móvil, es otra compañía que se benefició de una posición prácticamente monopólica durante años. Pero el tercer lugar es ya para una empresa estadounidense, Walmart, que cerró 2016 con ventas superiores a 532,000 millones de pesos y en el año 2020 se ubica en el tercer sitio.<sup>198</sup>

Las otras compañías estadounidenses que lideran la economía mexicana son General Motors, Fiat Chrysler, Ford y Citibanamex. Las automotrices son las que más han

---

<sup>197</sup> Estados Unidos es el ganador del TLCAN en #Expansión500. Empresas. Revista digital. lun 03 julio 2017. <https://expansion.mx/empresas/2017/07/03/estados-unidos-es-el-ganador-del-tlcan-en-expansion500> (Consultado 20 de abril de 2022).

<sup>198</sup> Corinna Acosta. Las 100 empresas con mejor reputación en México. Expok. Comunicación de sustentabilidad y RSE. 26 de agosto de 2020. <https://www.expoknews.com/las-100-empresas-con-mejor-reputacion-en-mexico-2020/> (Consultado el 25 de marzo de 2022).



crecido en el país, pues en las últimas dos décadas apostaron por México como uno de sus principales centros de producción, gracias a los bajos salarios, a la cercanía con Estados Unidos y al libre comercio. Entre las canadienses, la primera empresa en aparecer en el ranking es también del sector automotriz: la firma de autopartes Magna International. Le siguen el grupo financiero Scotiabank y la minera Goldcorp. Pero la presencia de firmas de ese país entre las 500 empresas más importantes de México apenas alcanza la decena.

### **3.2.8 Jubilación ferroviaria en E.U.A.**

Es soslayable que los empleados ferroviarios con menos de 30 años de servicio pueden jubilarse a los 62 años, sus beneficios de jubilación ferroviaria están sujetos a reducciones de jubilación anticipada ("edad") si se jubilan antes de alcanzar su plena edad de jubilación y reducciones de edad.

Se han incrementaron los porcentajes de reducción de rentas vitalicias de jubilación anticipada aplicados a las rentas vitalicias otorgadas antes de la plena edad de jubilación. Para los empleados que se jubilan entre los 62 años y la plena edad de jubilación con menos de 30 años de servicio, la reducción *máxima* es del 30 por ciento en 2022. Antes de 2000, la reducción máxima era del 20 por ciento. Situación que difiere con trabajadores de ferroviarios de México. El siguiente cuadro muestra el aumento gradual de la edad plena de jubilación y el correspondiente aumento de los porcentajes de reducción de edad aplicados a las rentas vitalicias aplicables a los empleados.<sup>199</sup>

Desde la década de 1930, se dio la necesidad de planes de jubilación a nivel nacional, porque pocas de las personas mayores del país estaban cubiertas por algún

---

<sup>199</sup> American Railroad Retirement Board. Questions and Answers: Railroad Retirement Age Reductions. March 2022.  
<https://www.rrb.gov/Newsroom/NewsReleases/RailroadRetirementAgeReductions> (Consultado el 31 de marzo de 2022).

tipo de programa de jubilación. Mientras que el sistema de seguridad social estaba en la etapa de planificación, los trabajadores ferroviarios buscaron un sistema de jubilación ferroviario separado que continuaría y ampliaría los programas ferroviarios existentes bajo un plan nacional uniforme.

La legislación promulgada en 1934, 1935 y 1937 estableció un sistema de jubilación de ferrocarriles independiente del programa de seguridad social legislado en 1935. Dicha legislación, teniendo en cuenta las circunstancias particulares de la industria ferroviaria, tenía algunos precedentes.

La legislación promulgada en 1934, 1935 y 1937 estableció un sistema de jubilación de ferrocarriles independiente del programa de seguridad social legislado en 1935. Dicha legislación, teniendo en cuenta las circunstancias particulares de la industria ferroviaria, tenía algunos precedentes.

**Tabla No. 24: Empleado se jubila con menos de 30 años de servicio**

<b>Año de nacimiento*</b>	<b>Edad plena de jubilación**</b>	<b>Reducción de anualidad a los 62 años</b>
1937 o antes	sesenta y cinco	20,00%
1938	65 y 2 meses	20.833%
1939	65 y 4 meses	21.667%
1940	65 y 6 meses	22,50%
1941	65 y 8 meses	23.333%
1942	65 y 10 meses	24.167%
1943 a 1954	66	25,00%
1955	66 y 2 meses	25.833%
1956	66 y 4 meses	26.667%
1957	66 y 6 meses	27,50%
1958	66 y 8 meses	28.333%
1959	66 y 10 meses	29.167%
1960 o posterior	67	30,00%
* Una persona alcanza una determinada edad el día anterior a su cumpleaños. En consecuencia, se considera que una persona nacida el 1 de enero ha cumplido la edad que le corresponde el 31 de diciembre del año anterior.		
** Si un empleado tiene menos de 10 años de servicio ferroviario y ya tiene derecho a un beneficio de seguridad social reducido por edad, la reducción de nivel I se basa en la reducción aplicable en la fecha de inicio del beneficio de seguridad social, incluso si el empleado ya tiene la edad plena de jubilación en la fecha de inicio de la anualidad de jubilación ferroviaria.		

La legislación promulgada en 1934, 1935 y 1937 estableció un sistema de jubilación de ferrocarriles independiente del programa de seguridad social legislado en 1935. Dicha legislación, teniendo en cuenta las circunstancias particulares de la industria ferroviaria, tenía algunos precedentes.

Muchas leyes relativas a las operaciones ferroviarias y la seguridad ya se habían promulgado desde la Ley de Comercio Interestatal de 1887. Desde la aprobación de las Leyes de Retiro Ferroviario de la década de 1930, posteriormente se han promulgado varias otras leyes ferroviarias.

Si bien el sistema de jubilación por ferrocarril se ha mantenido separado del sistema de seguridad social, los dos sistemas están estrechamente coordinados con respecto a los créditos por ingresos, los pagos de beneficios y los impuestos. Un intercambio financiero vincula el financiamiento de los dos sistemas mediante la coordinación de la parte de las anualidades de jubilación ferroviaria que es equivalente a los beneficios de seguridad social con el sistema de seguridad social. El propósito de esta coordinación financiera es colocar los fondos fiduciarios del seguro social en la misma posición en la que estarían si el programa del seguro social cubriera el servicio ferroviario en lugar del programa de jubilación ferroviaria.

La legislación promulgada en 1974 reestructuró los beneficios de jubilación ferroviaria en dos niveles para coordinarlos más plenamente con los beneficios del seguro social. El primer nivel se basa en créditos combinados de jubilación ferroviaria y seguridad social, utilizando fórmulas de beneficios de seguridad social. El segundo nivel se basa en el servicio ferroviario y se compara con las pensiones privadas pagadas por encima de los beneficios de seguridad social en otras industrias.

El programa Medicare cubre a trabajadores del ferrocarril, al igual que a los trabajadores cubiertos por el seguro social. El programa brinda seguro médico a personas de 65 años o más, así como a personas menores de 65 años que han tenido derecho a beneficios mensuales basados en la discapacidad total durante al menos 24 meses o que padecen una enfermedad renal crónica que requiere hemodiálisis o trasplante. Además del seguro hospitalario básico (Parte A) financiado por impuestos sobre la nómina, existe un seguro médico complementario electivo (Parte B) que cubre muchos otros servicios médicos, como visitas al médico, equipo médico duradero y servicios ambulatorios que el seguro hospitalario no cubre. cubrir.

Los pensionistas ferroviarios elegibles y los beneficiarios de la seguridad social cuyos beneficios son pagaderos por la RRB se inscriben automáticamente en ambos planes, pero el pensionado o beneficiario puede rechazar la Parte B de Medicare. Las personas no jubiladas elegibles deben solicitarla para obtener la cobertura de Medicare. La RRB inscribió automáticamente a casi 24,900 beneficiarios de Medicare durante el año fiscal 2019. Al final de ese año fiscal, alrededor de 465,500 personas estaban inscritas en el plan de la Parte A, y menos de 446,300 (96 por ciento) de ellas también estaban inscritas en la Parte B Palmetto GBA.

El sistema de seguro de desempleo ferroviario se estableció en la década de 1930. La Gran Depresión demostró la necesidad de programas de compensación por desempleo, y la Ley de Seguridad Social de 1935 creó programas estatales de desempleo. Si bien los programas estatales de desempleo generalmente cubrían a los trabajadores ferroviarios, las operaciones ferroviarias que cruzaban las líneas estatales causaron problemas especiales.<sup>200</sup>

En algunos casos, un estado denegó la compensación a los trabajadores ferroviarios desempleados porque sus empleadores habían pagado impuestos por desempleo en otro estado. Aunque hubo casos en los que los empleados parecían estar cubiertos en más de un Estado, a menudo no calificaban en ninguno.

Una comisión de estudio federal, que informó sobre los planes estatales a nivel nacional para el seguro de desempleo, recomendó que un plan separado cubriera a los trabajadores del ferrocarril debido a complicaciones con los planes estatales.

El Congreso luego promulgó la Ley de Seguro de Desempleo Ferroviario en junio de 1938. La Ley estableció un sistema de beneficios para los ferroviarios desempleados,

---

<sup>200</sup> Dvoskin Nicolás. Rights, struggles and public policies: social security in the United States during the sixties. Center for Labor Studies and Research Council National Scientific and Technical Research (CEIL - CONICET). STORY 396 ISSN 0719-0719 No. 1 – 2012 [67-85] Buenos Aires' University.

financiado en su totalidad por los empleadores ferroviarios y administrado por la RRB y agregó beneficios por enfermedad en 1946.<sup>201</sup>

La Ley de Jubilación Ferroviaria, los trabajadores ferroviarios con al menos 10 años de servicio pueden recibir anualidades por jubilación y discapacidad. Estas anualidades también se pagan a los trabajadores con 5 años de servicio si se realizan después de 1995.

Es importante mencionar que las anualidades de la mayoría de edad se pagan a los 60 años de edad a los trabajadores con 30 años de servicio. Para aquellos con menos de 30 años de servicio, las anualidades reducidas se pagan a los 62 años y las anualidades no reducidas se pagan a la plena edad de jubilación, que aumenta gradualmente de 65 a 67, según el año de nacimiento. Las anualidades por discapacidad se pueden pagar sobre la base de la discapacidad total u ocupacional. Las anualidades también se pagan a los cónyuges y cónyuges divorciados de trabajadores jubilados, viudos, cónyuges sobrevivientes divorciados, viudos vueltos a casar, hijos y padres de trabajadores ferroviarios fallecidos. Los beneficiarios de jubilación ferroviaria calificados reciben cobertura de Medicare al igual que los beneficiarios de la seguridad social.

Como se señaló, la Revolutionary Employees Retirement Board-RRB (Junta de Jubilación de Empleados Ferroviarios) paga anualidades de jubilación a los empleados, así como a sus cónyuges y / o cónyuges divorciados, si el empleado tuvo al menos 10 años de servicio ferroviario, o 5 años si se realizó después de 1995. Sin embargo, para los beneficios de sobrevivientes, hay un requisito adicional de que el último empleo regular del empleado antes de la jubilación o la muerte fue en la industria ferroviaria. Si un empleado ferroviario o sus sobrevivientes no califican para los beneficios de jubilación ferroviaria, la RRB transfiere los créditos de jubilación ferroviaria del empleado a la Administración del Seguro Social, que los trata como créditos de seguridad social.

---

<sup>201</sup> Novelo, Federico. América del Norte después del TLCAN, Vol. 15, num 44, Facultad de Economía JUNAM. 2018

Los ingresos que superen los pagos de beneficios se invierten para proporcionar ingresos adicionales al fondo fiduciario. El National Railroad Retirement Investment Trust administra e invierte los activos de jubilación del ferrocarril. Invierte estos fondos en activos no gubernamentales, así como en valores gubernamentales.

Los ingresos adicionales del fondo fiduciario se derivan del intercambio financiero con los fondos fiduciarios de la seguridad social, los ingresos de los impuestos federales sobre la renta sobre los beneficios de jubilación ferroviaria y las asignaciones de los ingresos del tesoro general proporcionados después de 1974 como parte de la eliminación gradual de ciertos beneficios duales adquiridos.

Una Junta de tres miembros nombrada por el presidente de los Estados Unidos, con el consejo y consentimiento del Senado, dirige la RRB. El presidente nombra a un miembro por recomendación de los empleadores ferroviarios, a otro por recomendación de las organizaciones de trabajadores ferroviarios y al tercero, que es el presidente, para representar el interés público. El mandato de los Consejeros es de 5 años y vence en años diferentes.

La función de la RRB es pagar los beneficios de programas de jubilación-sobreviviente y desempleo-enfermedad. Con este fin, la emplea representantes de campo para ayudar al personal ferroviario y sus familias a presentar reclamaciones de beneficios, examinadores para adjudicar las reclamaciones y personal de tecnología de la información para garantizar que los equipos y programas mantengan registros de ganancias, calculen beneficios y procesen pagos. Emplea actuarios para predecir los ingresos y desembolsos futuros del sistema de jubilación ferroviaria, estadísticas, datos y abogados para interpretar la legislación y representar a la RRB en litigios.

El Inspector General de la RRB es un designado presidencial, con la confirmación del Senado, funge como voz independiente y objetiva ante la Junta de la RRB y el Congreso. El personal de la Oficina del Inspector General (OIG) realiza auditorías, revisiones e investigaciones independientes de los programas y operaciones de la

RRB. La OIG también mantiene una línea directa para facilitar la denuncia de denuncias de fraude, despilfarro, abuso o mala administración dentro de estos programas y operaciones.

### **La RRB y el Gobierno Federal**

Como agencia independiente del poder ejecutivo del Gobierno Federal, la RRB informa sobre sus operaciones al Presidente y al Congreso. Los funcionarios de la RRB también pueden testificar en audiencias del Congreso sobre asuntos relacionados con las Leyes de Seguro de Desempleo y Jubilación de Ferroviarios. El Congreso tiene jurisdicción sobre los montos disponibles para el sistema de jubilación ferroviaria para pagos de beneficios y gastos administrativos.

La RRB trabaja en estrecha colaboración con otras agencias federales y con algunas agencias estatales. Sus relaciones con algunas de estas agencias, como la Oficina de Gestión y Presupuesto del Presidente, la Oficina de Gestión de Personal, la Oficina de Responsabilidad Gubernamental y el Departamento del Tesoro, son similares a las de otras agencias del poder ejecutivo. Las interacciones con algunos otros, principalmente la Administración del Seguro Social, los Centros de Servicios de Medicare y Medicaid, los departamentos estatales de seguridad laboral y, en menor escala, el Departamento de Trabajo.

#### **3.2.7. La RRB y el Fideicomiso Nacional de Inversión de Jubilación Ferroviaria.**

La Ley de Mejoramiento de Sobrevivientes y Jubilación Ferroviaria de 2001, estableció el Fideicomiso Nacional de Inversión de Jubilación Ferroviaria. Con el fin de administrar e invertir los activos de jubilación del ferrocarril, es una entidad exenta de impuestos independiente del Gobierno Federal. La Ley autoriza al Fideicomiso a invertir los activos de la Cuenta de Retiro Ferroviario en una cartera de inversiones diversificada de la misma manera que los planes de retiro del sector privado. Antes de

la Ley, la ley limitaba la inversión de los activos de la Cuenta de Retiro Ferroviario a valores del Gobierno de los Estados Unidos.

El Fideicomiso tiene siete fideicomisarios, y los sindicatos y las empresas ferroviarias seleccionan tres cada uno. Estos seis administradores luego seleccionan un séptimo administrador independiente. A su vez, contratan personal profesional para gestionar la inversión de los activos. Si bien la Ley no delega ninguna autoridad a la RRB con respecto a las actividades diarias del Fideicomiso, la Ley establece que la RRB puede entablar una acción civil para prohibir cualquier acto o práctica del Fideicomiso que viole las disposiciones de la Ley o para hacer cumplir cualquier disposición de la Ley. El Fideicomiso no tiene poderes ni autoridad sobre la administración de beneficios bajo la Ley de Retiro Ferroviario.

La organización administrativa de la RRB fomenta las relaciones estrechas con los empleadores ferroviarios, los empleados y sus representantes. Dos de los tres miembros de la Junta son nombrados siguiendo las recomendaciones de las asociaciones de trabajadores y administración ferroviarios, y los funcionarios laborales y administrativos han participado activamente en el desarrollo de los programas de seguro de desempleo y jubilación ferroviaria desde sus inicios.

Además, la RRB depende de los empleadores ferroviarios y de los grupos laborales para que le ayuden a mantener informado al personal ferroviario sobre los programas de beneficios. La RRB lleva a cabo programas informativos para la administración ferroviaria y los funcionarios laborales para familiarizarlos con los detalles de los programas de beneficios. Estos funcionarios, a su vez, educan a los trabajadores ferroviarios sobre sus derechos y responsabilidades sobre las prestaciones.

Los empleadores ferroviarios y los grupos laborales ferroviarios también ayudan a la RRB con un programa de colocación conjunta para encontrar trabajos para el personal desempleado. Estos esfuerzos de colocación conjunta ayudan a reducir los costos del programa de seguro de desempleo.



La RRB tiene contacto directo con empleados ferroviarios individuales, en persona o por teléfono, a través de su red nacional de 53 oficinas de campo. El personal de campo explica los derechos y responsabilidades de los beneficios, ayuda a los empleados a solicitar beneficios, proporciona servicios relacionados para los beneficiarios y responde cualquier pregunta relacionada con los programas de beneficios. La RRB mantiene oficinas de campo en locales ferroviarios en todo Estados Unidos. Un número gratuito (1-877-772-5772) también les brinda a los clientes de RRB un fácil acceso a las oficinas de campo de la agencia.<sup>202</sup> U.S, Railroad Retirement Board.

**Tabla No.25: Comportamiento de los salarios mínimos 1994-2020**  
México

AÑO	SALARIO MINIMO EN (\$)
1994	16.34
1995	20.15
1996	26.45
1997	26.45
1998	30.20
1999	37.90
2000	40.35
2001	42.15
2002	43.65
2003	45.24
2004	46.80
2005	48.67
2006	50.57
2007	52.59
2008	54.80
2009	57.46

<sup>202</sup> <https://www.rrb.gov/OurAgency/AgencyOverview>. U.S, Railroad Retirement Board. Enero de 2020.

2010	59.82
2011	59.82
2012	62.33
2013	64.76
2014	67.29
2015	70.10
2016	73.04
2017	80.04
2018	88.36
2019	88.36
2020	123.22
Fuente: <a href="https://idconline.mx/laboral/salarios-minimos/salarios-minimos-1986-2020">https://idconline.mx/laboral/salarios-minimos/salarios-minimos-1986-2020</a>	

Los conductores ferroviarios son los gerentes del personal en los trenes de carga y de pasajeros. Ellos coordinan las actividades del personal para asegurar eficiencia y seguridad. Usualmente trabajan 40 horas a la semana. Sin embargo, debido a que los trenes corren 24 horas al día, sus turnos incluyen las tardes, las noches, los fines de semana y los días festivos. Los conductores en los EE.UU. ganaron tanto como US\$80.820 dólares al año, o US\$38,86 por hora, en el 2011, según la Oficina de Estadísticas Laborales (Bureau of Labor Statistics, BLS por sus siglas en inglés). Sin embargo, en el extremo inferior, recibieron menos de US\$39.190, o US\$18,84 por hora. Los salarios medios fueron de US\$56.230, o US\$27,03 por hora.

Para obtener este pago, los conductores deben comenzar con un diploma de escuela secundaria y completar uno a tres meses de formación en las empresas ferroviarias. La capacitación también está disponible a través de los colegios comunitarios y algunas escuelas de comercio. Los conductores pueden subir a sus posiciones a través de trabajos previos como operadores de señales o de consolas de interruptores.

El sector ferroviario era el mayor empleador de los conductores, y ofreció el mejor salario medio: US\$56.570, o US\$27,20 por hora. Otros patrones importantes incluyen los gobiernos locales, a US\$54.860, o US\$26,37 por hora, y las actividades anexas al transporte ferroviario, un promedio de US\$54.860, o US\$26,37.

El trabajo típico con estos empleadores consiste en comprobar los billetes de pasajeros, recibir pagos de los pasajeros que compran sus billetes a bordo y hacer anuncios acerca de llegadas del tren a la estación o la condición del tren. También responden a las preguntas de los pasajeros, disciplinan a los motoristas rebeldes y supervisan las transferencias de carga.

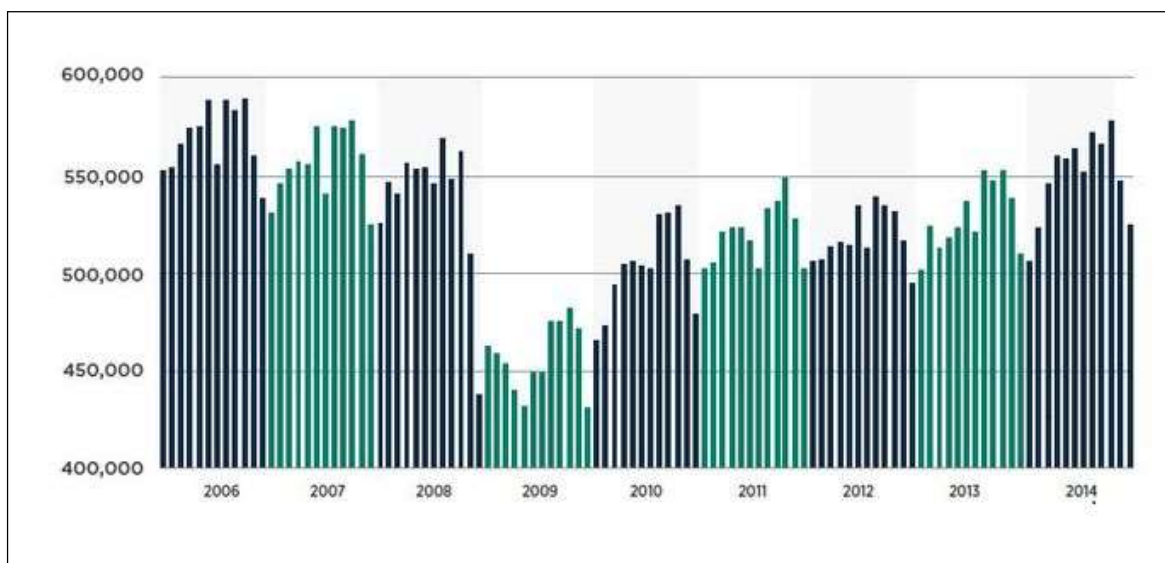
En el 2011, los estados que ofrecen la mayor cantidad de puestos de trabajo para los conductores del ferrocarril fueron Nueva York, con un salario promedio de US\$58.350 o US\$28,05 por hora, y Texas, a US\$59.180, o US\$28,45. Los estados con la mejor compensación fueron Mississippi, con un promedio US\$67.630, o US\$32,51 por hora, y Maryland, a un promedio de US\$66.490, o US\$31,97. La oficina mencionó dos áreas metropolitanas para el empleo y mejores salarios. Encabezando las dos listas estaba la ciudad de Nueva York, con un promedio de US\$54.490 dólares, o US\$26,20 dólares por hora, seguido de Gary, Indiana, con US\$46.190, o US\$22,21. Una tercera ciudad con un buen sueldo era Portland, Oregon, con un promedio de US\$53.520, o US\$25,73 por hora.

Como puede apreciarse en el cuadro, los volúmenes transportados en 2015, tanto en vagones como en unidades intermodales, fue de 27,98 millones de unidades, lo que muestra un descenso de 698.000 con respecto a 2014.

Las mercancías transportadas en 2014 ascendieron a 14.27 millones, lo que supone una reducción del 9,1 por ciento – o de 911.823 unidades- con respecto al año anterior. Sin embargo, el transporte intermodal creció un 1,6 por ciento, registrando 13,71 millones de unidades, 213.432 teus más que en 2014.

La Administración Federal de Ferrocarriles (Federal Railroad Administration) requiere una certificación para los conductores de ferrocarriles en las ferrovías nacionales, regionales o interurbanas. Entre los requisitos para estas credenciales son la visión corregible a 20/40, campo de visión horizontal de 70 grados y sin pérdida promedio de audición de más de 40 decibeles en el mejor oído. El conductor deberá presentar su registro de conducir al ferrocarril. Las cancelaciones, suspensiones o condenas penales en ese registro disparan una revisión.

Imagen No.16: Volumen anual de mercancías transportadas vía Ferrocarril en EUA.



Fuente: <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=19334>

Él no debe tener problemas de abuso de sustancias o necesitará completar un programa de tratamiento. Los solicitantes calificados deben completar una prueba. Estas reglas son efectivas a partir de finales de 2012, y los conductores ferroviarios existentes tenían que recibir la certificación automática.

Para hacer frente a los aumentos esperados en el tráfico de mercancías, las empresas ferroviarias están construyendo vehículos de mayor capacidad y la circulación de trenes más largos, lo cual no aumenta el número de conductores. Las posiciones se hacen disponibles principalmente cuando los conductores se retiran, ya

que los empleados tienden a permanecer en sus puestos de trabajo más que en otras ocupaciones.

Todas las paraestatales en México no transitaron por las mismas condiciones de privatización que vivieron los trabajadores del ferrocarril, porque dependía de los intereses económicos que estuvieran en juego, pero también de la participación del Sindicato en las negociaciones. La posición del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana [STFRM] fue de total aprobación de las condiciones de privatización.

En México se utilizó los bajos salarios para atraer la inversión extranjera bajo el TLCAN, la política laboral, mediante la Comisión de Salarios Mínimos se mantuvo salarios insuficientes con aumentos mínimos, lo que propició una movilidad laboral a otras actividades como la informalidad y la migración a los EUA.

Cabe mencionar que Estados Unidos y Canadá insistieron fallidamente en renegociación en el tópico de los salarios en México. Mientras que en el país se mantienen salarios de 4.6 dólares al día, en algunos estados de la Unión Americana, como Nueva York, el salario mínimo es de 11.50 dólares la hora.

Para los analistas, el Gobierno de México implementó una estrategia equivocada en materia laboral al vincular el aumento al salario mínimo con la inflación. Los aumentos, dicen, deben hacerse en proporción de la productividad promedio de la economía mexicana.

No se olvide que al convertir la deuda interna de tesobonos en deuda externa se satisfizo la exigencia de inversionistas estadounidenses, a quienes se había prometido que su dinero estaba garantizado a la par con el dólar. Se optó por aumentar la deuda externa de México en 30,000 millones de dólares antes que enfrentar a esos

inversionistas. Se respetaron entonces los compromisos contraídos por Salinas con los inversionistas extranjeros, principalmente estadounidenses.<sup>203</sup>

---

<sup>203</sup> <https://www.milenio.com/opinion/maximiliano-gracia-hernandez/la-economia-del-tunel/negocio-redondo-periodo-neoliberal-quebra-ferrocarriles>.

## **Conclusiones:**

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte ha originado efectos desiguales entre los tres países que lo integran, este acuerdo fue el más impresionante que se realizó entre un país en desarrollo y dos economías altamente desarrolladas, particularmente entre México y Estados Unidos. Para México ha significado un incremento de las exportaciones de alrededor de seis veces a partir de 1994, bajando en 5 puntos porcentuales en aquellas enviadas a Estados Unidos del total en el 2016. Mientras que las de Estados Unidos aumentaron de 512,627 a 1, 451,023 millones de dólares, respectivamente en el periodo

Respecto a las importaciones se presentó una diversificación más amplia por parte de México, de manera que su porcentaje de participación en el mercado estadounidense bajó de 70% al 46% de las importaciones mexicanas totales.

Si bien los montos han presentado una tendencia creciente, la inversión extranjera directa tiene un comportamiento distinto en ambos países en cuanto a su importancia relativa, pues para México, Estados Unidos es el principal país del que proviene la IED, lo cual no sucede al contrario, ya que la IED de México hacia Estados Unidos está por debajo del 1% del total que recibe dicho país.

Los efectos diferenciados del TLCAN entre Estados Unidos y México muestran que si bien los flujos tanto de inversión como de comercio siguieron aumentando, con la entrada de China a la OMC se dio un efecto de desvío hacia ese país. Otro factor importante en la relativa diversificación de los flujos es el tratado de libre comercio que se firmó con la Unión Europea en julio del 2000.

México se convirtió en un país altamente exportador estuvo apoyado en la inversión extranjera, la cual provino fundamentalmente de Estados Unidos, generando empleo aunque no bien remunerado en comparación con sus socios. Tan solo en 1993 tenía se registró inversión de EUA a México en 1993 de 15,221 mdd a 101, 030 mdd para el año 2012, de acuerdo al U.S.A. Bureau of Economic Analysis.

El TLCAN impulsó el desarrollo de cadenas productivas de valor, es importante mencionar que a mediados de los años noventa, las cadenas globales de valor eran dominadas por Europa y por los miembros del TLCAN, empero los países del sudeste asiático, China, los BRICS y países emergentes, Indonesia, Australia y Taiwán, son los que progresivamente han ido creciendo en su participación. México aumentó la incorporación del valor agregado en el total de las exportaciones: metales básicos, maquinaria y equipo, equipamiento eléctrico y óptico, equipo de transporte, comercio, y servicios a empresas.

Otros factores, distintos al tratado, también se presentaron en el periodo, los cuales afectaron los flujos, tales como el crecimiento acelerado al inicio del periodo en Estados Unidos, que generó un aumento en la demanda de bienes de importación. También la devaluación del peso mexicano contribuyó al aumento de sus exportaciones hacia Estados Unidos, pero la crisis y sus efectos posteriores en Estados Unidos contrajo la demanda de importaciones.

Se puede concluir que los gobiernos de Estados Unidos y México debieron establecer argumentos mas claros, negociar la apertura de mercados, generando procedimientos para asegurar el acceso negociado, mediante el uso de la solución de controversias, ambos debieron defender sus intereses sin afectar o sobre excederse, México debió apoyar sus industria y en específico el transporte ferroviario. Es inadmsible que en pleno siglo XX, millones de mexicanos no disponen del transporte ferroviario en la modalidad de pasajero.

Los trabajadores Ferroviarios Estadounidenses, se vieron menos afectados porque la adquisición y ampliación de concesiones ferroviarias, por las grandes empresas ferroviarias estadounidenses crecieron físicamente y económicamente. Gesto de la propia compra y fusión de FERRONALES a favor de Ferrocarril BNSF, Union Pacific, Transporte CSX, kansas City South y South Norfolk. El impacto fue menor, mantuvieron salarios aceptables y prestaciones acordes a sus necesidades.



Respecto a la hipótesis de éste trabajo, refiere al modelo económico neoliberal mexicano y el TLCAN, generó insuficiente bienestar Económico, debido a las desventajas laborales, un trabajador mexicano del transporte ferroviario es tan productivo como sus colegas de Estados Unidos, sin embargo las condiciones de trabajo, seguridad e higiene y niveles salariales para el mexicano, es inferior al de un trabajador estadounidense. Un problema fue la implementación de sistemas de producción internacional integrados, asociados a una tendencia a la diferenciación, precarización y transnacionalización de los mercados laborales.

Además, el TLCAN no incorporó el tema laboral directamente, sino en un documento paralelo conocido como Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte (ACLAN). Sin embargo, este Acuerdo tiene poca identificación con la experiencia de otros bloques económicos que establecieron reglas mínimas para sancionar aspectos vinculados con las condiciones de trabajo, seguridad e higiene y niveles salariales igualitarios, como es el caso de la Unión Europea y del Mercosur. El TLCAN no ha impactado positivamente las relaciones laborales en México, como se esperaba, principalmente ante economías asimétricas, lo que implicó mayores impactos negativos a los países con menor potencial desarrollo.

Finalmente, el TLCAN definió desde que se concluyeron la negociaciones en agosto de 1992, el eje de la economía mexicana, su renegociación en el hoy TMEC lo continuará haciendo, por lo cual es insoslayable reflexionar sobre los retos y oportunidades que se derivan de la renegociación del TLCAN.

## Fuentes de Consulta:

- Acuerdo de Cooperación Laboral para América del Norte entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, el gobierno de Canadá y el gobierno de los Estados Unidos de América. Preámbulo. Diario Oficial de la Federación, México. Martes 21 de diciembre de 1993.
- Alcalde Justiniani Arturo. El outsourcing en la reforma laboral. Sección Política, La Jornada. Diario. 27 de julio de 2013.
- Aguilar Elías, Jorge Wadi. El outsourcing y su impacto en México. Artículo. Revista Contaduría Pública. IMCP. 2 de junio de 2019.  
<https://contaduriapublica.org.mx/2019/06/01/el-outsourcing-y-su-impacto-en-mexico/> (consultado el 25 de enero de 2022).
- Alvarez Berta, Navarro Miranda. El Estado de Bienestar: veinte años de dilemas críticos, Madrid, Fundación Argentina, 1996.pags.32-34.
- Arreola, Carlos. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Documentos básicos, México, Miguel Á. Poma, 1994, p. 523.
- BANXICO. Informe Anual 1994. Banco de México
- Ben Brown R. Ben. El Ferrocarril en México. Artículo de Divulgación. Centro INAH Chihuahua, Chihuahua, Chih. 02 de julio 2015.
- Bensusán Graciela y Middlebrook Kevin J. Sindicatos y política en México: cambios, continuidades y contradicciones. Universidad Autónoma Metropolitana, UAM-Xochimilco. Primera edición: abril de 2013, Pag. 44 y 45.
- Berizzo, Ricardo. El tranvía, pionero del transporte público eléctrico. Art. Revista Ingeniería Eléctrica. Edición 358. Año 33 Octubre de 2020. Editores Buenos Aires, Argentina. Pags.24 y 25.
- Burgos Valdez, Araceli. Efectos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en el comercio exterior, la inversión extranjera directa y el empleo en México y Estados Unidos (1994-2016). Tesis. División de Ciencias Económicas y Administrativas Departamento de Economía Posgrado en Integración Económica. Universidad de Sonora. Noviembre de 2018. Pag. 61.
- Calderón Salazar, Jorge A. Diez años del TLCAN. Balance inicial. Economía Informa. Revista. Facultad de Economía UNAM., N° 1. enero-abril de 2004. UNAM/FE/IIE/FES Aragón/FES Acatlán, México. 29.

- Camacho Ledesma, María Eugenia. "Transporte de Carga Ferroviario en México- Perspectivas y Realidades." Tesis Profesional, facultad de Ingeniería. UNAM. Pag. 18.
- Castillo, María Eugenia. El ferrocarril San Diego-Arizona y el ferrocarril Tijuana-Tecate. Un corredor de herencia cultural binacional. Colegio de la Frontera Norte. Rev. A.C. Frontera Norte, vol. 16, núm. 32, julio-diciembre, 2004, pp. 116.
- Chun-Hwan, Kim. Korea train Express. Transportation Revolution, the Korean High-Speed Railway. Japan Review, No. 40. Marzo de 2005. Consultado 15 de mayo 2020.
- COFECE. Estudio de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga. Última actualización: 1 de septiembre de 2021. Pag. 33
- García Morales Irais. Revista T21. 27 de Mayo de 2016. <http://t21.com.mx/ferroviario/2016/05/27/trafico-ferroviario-eu-ligero-tropezco>. Consulta 25 de septiembre de 2020.
- González Amador Roberto. México destina sólo 0.4% del PIB a la investigación científica. La Jornada, Periódico. Secc. Economía 10 de mayo 2009
- Delgado, Gloria M. El mundo moderno y contemporáneo, 1999. Vol. 1. Universidad Nacional Autónoma de México Transporte de carga ferroviario en México: Perspectivas y Realidades.
- Diccionario Enciclopédico Vox 1, Ed. S.L. Larousse 2009.
- Equilibrio Económico, Revista de Economía, Política y Sociedad. Vol. 10 (1) Semestre enero-junio de 2014 Núm. 37, pp. 97- 122
- Escamilla Trejo Adrián. Privatización y reestructuración de la industria de equipos ferroviarios en México (1993-2012): el caso de Concaril-Bombardier. Rev. Economía Informa No. 395, noviembre-diciembre de 2015. Facultad de Economía UNAM. pag. 71.
- Hernández Lazo, Begoña. La administración obrera del gremio ferrocarrilero. Lázaro Cárdenas: Modelo y Legado Tomo II, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México. Secretaría de Cultura, México 2020. Pag. 196.
- Herrera Beltrán, Claudia. Elecciones 2012, Jiménez Espriú: el plan de trenes bala que planteó AMLO no fue sacado de la manga Tren Bala Proyecto de AMLO. Secc. Política, Periódico la Jornada. Lunes 28 de mayo de 2012, p. 8
- Ibarra Alejandro. El Sector de Transporte por Ferrocarril ante el Reto del TLC. Cuadernos del Centro de Estudios Estratégicos. ITESM. Mayo de 1993. Pag. 32
- INEGI: Estadísticas Históricas de México. Inversión Extranjera Directa 1987-1994. Tomo I.

- INEGI. Anuario Estadístico. Año 2011.
- Instituto Mexicano del Transporte. La Privatización del Servicio Ferroviario en Ferrocarriles Nacionales de México: Una Breve Crónica. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicación Bimestral de Divulgación Externa. No. 34, Mayo-Junio 1997. Artículo 2, Gobierno Federal.
- Kuri Rodal, Alberto. La historia del tendido de los ramales ferroviarios en las cercanías de la ciudad de Xalapa: obra pública y transformación del espacio, 1876-1922. Tesis Profesional para obtener el grado de Maestro en Ciencias Sociales. Inst. de Inv. Histórico-Sociales, Universidad Veracruzana. México, 2019. p.27 y 28.
- Lastra, José Manuel. El Sindicalismo en México. Anuario Mexicano del Derecho, No. 14, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. 2002 Pag. 37.
- Licona Michel, Ángel. Política económica y crecimiento en México: cinco sexenios en busca de la estabilidad. Revista: Equilibrio Económico, Revista de Economía, Política y Sociedad. Vol. 10 (1) Semestre enero-junio de 2014 Núm. 37, pp. 97- 122
- Martínez Ema. Tren Bala de AMLO atentaba contra intereses de E.U.A., por eso Peña tiró el proyecto. Diario, Revolución tres punto cero. Naucalpan Edo. Mex., 22 de enero 2015.
- Medardo Romero, Ferrocarril y su Marco Histórico. Art. Rev. Scrib. 23 de marzo de 2020. <https://es.scribd.com/document/452817714/Ferrocarril> Consultado octubre de 2020.
- Medina Ramírez Salvador. En Ensayos, 15 de Enero de 2015. M. J. T. Lewis, "Railways in the Greek and Roman World", en A. Guy y J. Rees (eds.), Early Railways. A Selection of Papers from the First International Early Railways Conference, 2001, pp. 8-19.
- Medina Ramírez, Salvador. El transporte ferroviario en México. Revista de Comercio Exterior. Vol. 63, Núm. 4, Julio y Agosto de 2013.
- Pacheco Carrillo, María G., Ríos García, Roberta y Martón Vázquez, José Alfonso. Comercio Exterior: México Estados Unidos (1997-2000), Tiempo Económico, revista. No. 12, Vol. IV, Segundo trimestre de 2009. UAM.
- Proud B Edward. History of British Army Postal Service: 1903-1927, Volumen 2, Ed. Proud-Bailey Company Limited, 1980.
- Revueltas, Peralta Andrea, Las transformaciones del Estado en México: un neoliberalismo a la Mexicana. México DF: UAM-X, CSH, Política y cultura; 1a. edición. 1996. p.16

- Richard White, *Railroaded: The Transcontinentals and the Making of Modern America* Revista del Foro de arquitectura vernácula Vol. 21, núm. 1 (primavera de 2014) , págs. 154-156
- Rogers, David P. y Spink Charles R. *Theodore Judah and the Blazing of the First Transcontinental Railroad over the Sierra Nevada. Golden Spike 150th Anniversary History Symposium. American Society of Civil Engineers, Sacramento California. Mayo 5 de 2019.*
- Román Julia. *Historia de los Ferrocarriles en México. Curso Analítico, Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnografía. Publicado por Talleres Gráficos Del Museo Nacional De Arquelogía, México, 1933. Pag.405.*
- Salazar, Francisco. *Globalización y política neoliberal en México. El Cotidiano, vol. 20, núm. 126, julio-agosto, 2004. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco. Distrito Federal, México, p.12*
- Tokle, Bjørn (2003) (en Norwegian). *Communication Gjennom 100 år. Meldal: Chr. Salvesen & Chr. Thams's Communications Aktieselskab. p. 54.*
- Tovar Landa, Ramiro. *30 años de apertura comercial en México: del GATT al Acuerdo Comercial Transpacífico. El Cotidiano, núm. 200, 2016, pp. 76-88, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, Distrito Federal, México.*
- U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, U.S. Department of Commerce, Census Bureau; *BTS00-05, Washington, DC: 2000. North American Transportation Figures. Pag. 76.*
- Vega Robledo, Felipe Amado. *Influencia del GATT en el comercio exterior de México. Investigación Administrativa. Revista ESCA, IPN. No. 61, Julio-Septiembre de 1986. Pag- 14.*

#### **Hemerografía:**

- González Amador Roberto. *México destina sólo 0.4% del PIB a la investigación científica. La Jornada, Periódico. Secc. Economía 10 de mayo 2009.*
- González, Susana. *Wal-Mart sólo registra ante el IMSS a 6 de cada 10 de sus empleados: Unitec. Secc. Economía, La Jornada, Diario. México. 27 de abril de 2012. Pag.33.*

#### **Fuentes electrónicas:**

- *Acuerdo de Cooperación Laboral para América del Norte entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, el gobierno de Canadá y el gobierno de los Estados Unidos de América. Preámbulo. Diario Oficial de la Federación, México. Martes 21 de*

diciembre de 1993.

[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/2819/SE\\_ACLAN\\_Textos\\_juridicos\\_Com\\_y\\_trabajo.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/2819/SE_ACLAN_Textos_juridicos_Com_y_trabajo.pdf) (Consultado el 25 de marzo de 2022).

- Aerospace and Aviation. economic development Texas. 2017 Texas, Aerospace, Aviation and Defense. Research Go Big In Texas. Office of the Governor Economic Development & Tourism, Austin Texas. <https://gov.texas.gov/es/business/page/trade-and-export> (consultado el 28 de enero de 2022).
- Aguilar Elías, Jorge Wadi. El outsourcing y su impacto en México. Artículo. Revista Contaduría Pública. IMCP. 2 de junio de 2019. <https://contaduriapublica.org.mx/2019/06/01/el-outsourcing-y-su-impacto-en-mexico/> (consultado el 25 de enero de 2022).
- Andalón López, Mabel A., López Calva, Luis F. Aspectos laborales en las privatizaciones: Los trabajadores y la privatización de los ferrocarriles mexicanos. Gestión y Política Pública (en línea). 2003, XII (2), (fecha de consulta 11 de marzo de 2022) ISSN: 1405-1079. Disponible en: <https://.redalyc.org/articulo.oa?id=13372203>
- Armendares, Pedro Enrique. Salarios en México: Avances, pendientes y opciones de política hacia un desarrollo económico y social sostenido. Tomo III, Balance de las Reformas Estructurales. Dirección General de Investigación Estratégica. Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República. Senado de la República. Legislatura LXIII 2018. <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/handle/123456789/4099> (Consultado el 01 de abril 2022).
- Arturi Giorgo. China tiene el tren más veloz del mundo. Rev. FORBES México. julio 22, 2021. <https://www.forbes.com.mx/tecnologia-china-revela-tren-veloz-mundo-maglev-600-km/> Consultado 21 de enero 2022.
- Bahen, D. C. Porrúa. Huelgas Ferrocarrileros 1958-1959. Energía Revista. Frente de Trabajadores de la Energía. Federación Sindical Mundial. Volumen 7, Número 83, enero 23 de 2007. <https://www.fte-energia.org/E83/11.html> (consultado 12 de marzo de 2022).
- Baja California Railroad (BJRR). Ferrocarril Tijuana-Tecate. BJRR. Pagina web: <https://www.bajarr.com/linea-del-desierto/> (Consultado el 15 de abril de 2022)
- Diario Oficial de la Federación, Secretaría de Gobernación, publicado el 04 de junio de 2001. Consultado el 05 de septiembre de 2021. [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=763792&fecha=04/06/2001](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=763792&fecha=04/06/2001)
- CANACINTRA. Una apreciación crítica sobre el TLCAN a 20 años. Octubre de 2014. <https://www.senado.gob.mx › docs › RRM> (Consultado el 27 de marzo de 2022).
- Campos, Suárez Enrique. El crecimiento por sexenios. La Gran Depresión. El Economista. 27 de febrero de 2019. <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/El-crecimiento-por-sexenios-20190227-0141.html> (Consultado 12 de marzo 2022)

- COFECE. El transporte ferroviario requiere cambios normativos para aumentar la competitividad del país: COFECE. Informe. 31 de agosto de 2021. <https://www.cofece.mx/el-transporte-ferroviario-requiere-cambios-normativos-para-aumentar-la-competitividad-del-pais-cofece/> (consultado el 31 de marzo de 2022).
- COFECE. Estudio de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga Agosto 2021. Última actualización: 1 de septiembre de 2021. Pag. 7 [https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2021/08/FERRO\\_doc-2021.pdf](https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2021/08/FERRO_doc-2021.pdf)
- COFECE. Estudio de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga. Última actualización: 1 de septiembre de 2021. Pag. 33
- Comercio y exportación. Sección Internacional. Desarrollo Económico de Texas. Desarrollo Económico de Texas. Gobierno del Estado de Texas. Austin Texas. <https://gov.texas.gov/es/business/page/trade-and-export> (consultado el 28 de enero de 2022).
- CNN. 01 de noviembre de 2016. <http://cnnespanol.cnn.com/2016/11/01/con-este-tren-de-alta-velocidad-japon-quiere-volver-a-ser-el-rey-de-las-vias/#0> consultado 21 de mayo 2020.
- Chun-Hwan, Kim Korea Train Express. Rev. Digital. 14 de Enero de 2005. <http://times.hankooki.com/lpage/200512/kt2005122217070710220.htm> Consultado 20 de mayo 2020.
- CSX. Resumen de la empresa. Pagina web <https://www.csx.com/index.cfm/about-us/company-overview/>
- Cuatitlán Izcalli. APM Terminals. Lifting Globals Trade. Mexico Ground Services. <https://www.apmterminals.com/en/mexico/about/cuatitlan-izcalli> (Consultado el 21 de enero de 2022).
- Dainzú Patiño. Los salarios mexicanos siguen esperando los beneficios del TLCAN. Expansión, revista digital. 12 abril 2018.
- Decreto de promulgación de los Acuerdos de Cooperación Ambiental y Laboral de América del Norte. Artículo 1, Objetivos. Diario Oficial de la Federación. 21/12/1993. [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4815067&fecha=21/12/1993](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4815067&fecha=21/12/1993) (Consultado el 25 de enero de 2022).
- De Ferropedia, la enciclopedia colaborativa del ferrocarril. 23 de diciembre de 2011. <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=8167> consultado 18 de septiembre de 2020.

- Del TLCAN al T-MEC, D.Econosignal. Deloitte.  
[https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos\\_tmec.aspx](https://deconosignal.com.mx/Paginas/efectos_tmec.aspx) (consultado el 08 de abril de 2022).
- Diario Oficial de la Federación, Secretaría de Gobernación, publicado el 04 de junio de 2001. Consultado el 05 de septiembre de 2021,  
[http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=763792&fecha=04/06/2001](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=763792&fecha=04/06/2001)
- EFE y Reuters. AMLO da inicio a los trabajos para construir el Tren Maya Expansión, rev. Digital. 16 diciembre 2018. <https://expansion.mx/nacional/2018/12/16/amlo-da-inicio-a-los-trabajos-para-construir-el-tren-maya>
- EFE. Mexico approves labor reform at the end of Calderón's term. Chicago tribune. November 14, 2012. <https://www.chicagotribune.com/hoy/ct-hoy-8200757-mexico-aprueba-reforma-laboral-en-postrimerias-del-mandato-de-calderon-story.html> Consultado 25 de marzo de 2022).
- Employment statistics and occupational May 2020 National Occupational Employment and Wage, United States Bureau of Labor Statistics U.S. department of labor. 2020. [https://www.bls.gov/oes/current/oes\\_nat.htm#53-0000](https://www.bls.gov/oes/current/oes_nat.htm#53-0000) Consultado 23 de junio 2021.
- El país. Diario. Sección Economía. CAF se adjudica la construcción del primer ferrocarril suburbano de la capital de México. México. 24 de agosto de 2005. (consultado el 22 de junio de 2021).  
[https://elpais.com/diario/2005/08/25/economia/1124920803\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2005/08/25/economia/1124920803_850215.html)
- El sistema ferroviario de carga. Asociación Mexicana de ferrocarriles A.C. Folleto. 2020. [https://amf.org.mx/wp-content/uploads/2020/12/Folleto\\_AMF\\_v2.pdf](https://amf.org.mx/wp-content/uploads/2020/12/Folleto_AMF_v2.pdf)
- Estados Unidos (Llega el Ferrocarril) 102 minutos que cambiaron América. History Channel, 15 de febrero de 2018. <https://www.youtube.com/watch?v=tPjbp68dSI4>
- Elizondo Miguel. La Revolución del bus eléctrico amenaza con forzar la segunda extinción del tranvía. Secc Invertia. Periódico: El Español. ( 6 de abril del 2019  
<https://www.elespanol.com/invertia/empresas/2019>
- Forbes Staff. 50% de las empresas mexicanas utiliza outsourcing para pagar nómina. Forbes rev. Digital.30 de junio de 2015.
- <https://www.forbes.com.mx/50-de-las-empresas-mexicanas-utiliza-outsourcing-para-pagar-nomina/> (consultado 8 de febrero 2022).



- Gaceta del Senado. Gaceta LXI/3PP-291/32292, 18 de octubre de 2011. Consultado el 18 de septiembre de 2021.  
[https://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_del\\_senado/documento/32292](https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/32292)
- Gaceta del Senado. Acuerdo de comparecencia del Secretario de Comunicaciones y Transportes. 18 de octubre de 2011.  
[https://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_del\\_senado/documento/32292](https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/32292) (consultado 15 de marzo 2022).
- Gaceta Del Senado de la República. Antecedentes. Gaceta LX/IPPO-23/10608, 21 de Noviembre de 2006.  
[https://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_del\\_senado/documento/10608](https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/10608) consultado 04 de octubre 2021.
- Gallardo Sofía. Movimiento Ciudadano: globalización y Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Estudios Sociológicos del Colegio de México. Rev. Vol. XIII, No. 39. 1995. Pag. 634. <https://estudiossociologicos.colmex.mx/index.php/es/article/view/811/0> (consultado 25 enero 2022).
- García Barcala Jesús. De cómo los Chinos Ayudaron a unir a Los Estados Unidos. Enero 25 de 2015. [www.cienciahistorica.com/.../de-como-los-chinos-ayudaron-a-unir-los-estados-unidos/](http://www.cienciahistorica.com/.../de-como-los-chinos-ayudaron-a-unir-los-estados-unidos/)
- García Morales Irais. Revista T21. 27de Mayo de 2016.  
<http://t21.com.mx/ferroviario/2016/05/27/trafico-ferroviario-eu-ligero-tropezoso>. Consulta 25 de septiembre de 2020.
- Glenn Porter, Los ferrocarriles en los Estados Unidos: mitos y realidades. Spain Documents. 01-Feb-2018. <https://vdocuments.es/los-ferrocarriles-en-los-estados-unidos-mitos-y-a-todavaa-hoy-siglo.html> (Consultado 24 de noviembre 2020).
- Grajales Palacios, Francisco. Trabajadores del sector ferrocarrilero en México padecen jornadas inhumanas. Boletín No. 5893, Comunicación social. 22 de agosto de 2015. LXII Legislatura. Cámara de Diputados. México.  
<http://www5.diputados.gob.mx/index.php/es/Comunicacion/Boletines/2015/Agosto/22/5893-Trabajadores-del-sector-ferrocarrilero-en-Mexico-padecen-jornadas-inhumanas> (Consultado 10 de febrero de 2022).
- Guest Rewards Amtrak. National Corportion of Passenger Railways. 2021.  
<https://espanol.amtrak.com/train-routes>. (Consultado 25 de mayo de 2021).
- Hernández López, Julio. Columna. La Jornada. Periódico. 29 de julio de 1927.  
<https://www.jornada.com.mx/1997/07/29/astillero.html> (Consultado 08 de marzo de 2022).
- Historia de Mataró, Historia del ferrocarril. Blog. 25 de septiembre de 2012.  
<http://historiademataro.blogspot.mx/2012/09/miquel-biada-hijos-ilustres-de-mataro.html> (consultado 14 de septiembre de 2020)

- Huerta González, Arturo. Los tratados de libre comercio impulsados por Estados Unidos en América Latina y la profundización del subdesarrollo. Contaduría y Administración (en Línea) 2007, (221), Sistema de Información Científica, Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal. Pag. 09. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39522102> (consultado el 06 de marzo de 2022)
  
- Humblet M., Zarka-Martres, Trebilcock A, Gernigon B. Las normas internacionales del trabajo, Un enfoque global. Organización Internacional del Trabajo. Ginebra, Suiza. 2002. Pag. 7  
[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed\\_norm/@normes/documents/publication/wcms\\_087694.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@normes/documents/publication/wcms_087694.pdf) (Consultado 18 de agosto 2021).
  
- Jack Mc Guinn. George Stephenson el Padre del Ferrocarril. Rev. Gear Technology. Enero-febrero 2021.  
<https://www.geartechnology.combritannica.com/biography/George-Stephenson>
  
- Joaquin Montano. Alta Edad Media: historia, características, arte, literatura. Lifeder. 8 de abril de 2020. <https://www.lifeder.com/alta-edad-media/>
  
- Jones Ben. Volando sin alas los trenes más veloces del mundo. CNN, Mundo. 10 de diciembre de 2021. <https://cnnespanol.cnn.com/2021/12/10/trenes-veloces-mundo-trax> (Consultado 21 de enero de 2022).
  
- Juárez Blanca. México es el cuarto país con más empleados con outsourcing. Reporte del WEC. Capital Humano. Diario El Economista. 06 de abril de 2021.  
<https://www.eleconomista.com.mx/capitalhumano/Mexico-el-4-pais-con-mas-empleados-en-outsourcing-20210406-0003.html> (consultado el 27 de enero de 2022)
  
- Jack Mc Guinn. George Stephenson el Padre del Ferrocarril. Rev. Gear Technology. Enero-febrero 2021.  
<https://www.geartechnology.combritannica.com/biography/George-Stephenson>
  
- Kansas City Southern. Trabaja Aquí. Página web. <https://www.kcsouthern.com/es-mx/work-with-us/careers/working-here> (Consultada el 10 de abril 2022).
  
- Kriechbaum, Reinhard. “Die große Reise auf den Berg”, der Tagespost. 11 de enero de 2012 <https://www.goodreads.com › show>
  
- Laboral de América del Norte. Artículo 1, Objetivos. Diario Oficial de la Federación. 21/12/1993.  
[http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4815067&fecha=21/12/1993](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4815067&fecha=21/12/1993) (Consultado el 25 de enero de 2022).
  
- Largas distancias en Estados Unidos: Potencial en crecimiento. Revista Corporativa MAFEX. No. 10. Febrero, 21 de 2017. Pag. 16. <https://magazine.mafex.es/largas->

distancias-en-estados-unidos-potencial-en-crecimiento/ (consultado el 28 de enero de 2022)

- Las Exportaciones Agrícolas de México. Reporte, Centro de Estudios para el Desarrollo Rural Sustentable y la Soberanía Alimentaria, CEDRSSA, Cámara de Diputados LXIII. Mayo de 2017.
- Lastra, José Manuel. La libertad Sindical. Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Revista No. 98, del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. Mayo-Agosto del 2000. Pag. 697. <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/3636/4412> (consultado 22 de enero 2022).
- Lienhard H. John, Locomotoras de Stephenson, Engines of ours Ingenuity, Revista No. 1965, 24 de febrero de 2014. <https://www.uh.edu/engines/epi1965.htm>
- Locomotoras de Guerra. Revista digital FORO Segunda Guerra Mundial. 10 de febrero de 2006, consultado, 29 de Diciembre de 2020. <http://www.forosegundaguerra>. Consultado el 25 de febrero de 2021.
- Luna Carmen. La violencia le cuesta 33,118 pesos a cada mexicano. Revista Alto Nivel, 10 de abril de 2018. <https://www.altonivel.com.mx/actualidad/mexico/violencia-cuesta-cada-mexicano/> consultado el 17 de junio de 2021.
- Martínez Laínez Fernando. La épica construcción del Transiberiano en Rusia. 20 de enero de 2020. <https://www.lavanguardia.com/historiayvida/historia-contemporanea/20200120/472922603313/transiberiano-ferrocarril-rusia.html> (consultado 14 de septiembre de 2020)
- Massa. Los 5 principales ferrocarriles de Estados Unidos. Vías Ferreas. Massa Automatización Industrial. 27 de julio de 2021. <https://massa.ind.br/es/ferrovias-dos-estados-unidos/> (consultado el 30 de marzo 2022).
- Maytorena Alberto. Tras 20 años de espera les entregan la pensión a ex ferrocarrileros. Noticia. El Sol de Hermosillo. Diario. Hermosillo, / jueves 19 de diciembre de 2019. <https://www.elsoldehermosillo.com.mx/local/tras-20-anos-de-espera-les-entregan-la-pension-a-ex-ferrocarrileros-4609087.html> (consultado el 01 de abril de 2022).
- México se mantiene como segundo socio comercial de E.U.A. Artículo, revista Estrategia Aduanera, Revista Mexicana de Comercio Exterior. 16 de marzo de 2022. <https://www.estrategiaaduanera.mx/mexico-se-mantiene-como-segundo-socio-comercial-de-estados-unidos/> (Consultado el 17 de marzo 2022).

- México. PAAKAT: Revista de Tecnología y Sociedad, En Resumen, [S.I.], n. 5, oct. 2013. ISSN el SSN 2007-3607. Disponible en: <<http://www.udgvirtual.udg.mx/paakat/index.php/paakat/article/view/206>>. Fecha de consulta: 05 sep. 2020.
  
- Montesinos, Carlos. La red de Raúl Beyruti, el “rey del outsourcing”. Secc. Trabajo. Reporte Índigo. Diario. Ed. Digital. 27 de julio de 2021. (consultado el 05 de febrero 2022). <https://www.reporteindigo.com/reportes/la-red-de-raul-beyruti-el-rey-del-outsourcing/>
  
- Morlok, Edward K. “First permanent railroad in the U.S. and its connection to the University of Pennsylvania”. 11 de mayo de 2005 (Consultado febrero de 2012) <http://www.ptolomeo.unam.mx>
  
- Mudaya Soraya. Los primeros pasos del ferrocarril en Rusia. 7 de octubre de 2015. <https://www.trenvista.net/a-fondo/los-primeros-pasos-del-ferrocarril-en-rusia/> (Consultado 24 de noviembre 2020).
  
- NAFTA's impact on the US economy: what are the facts? Wharton University of Pennsylvania. Public politics. September 20, 2016. <https://www.knowledgeatwharton.com/es/article/impacto-del-tlcan-la-economia-estados-unidos-cuales-los-hechos/>
  
- Novelo Zapata, Claudio, Franco Pérez Luis de Jesús. Mirada Ferroviaria. Rev. Digital. Septiembre-Diciembre 201, No.15. Historia del ferrocarril en México <http://www.stfrm.org.mx/consultado> 25 de mayo 2020.
  
- Pistono Favero Jorge. Introducción a la Historia del Carril Ferroviario. Artículo. III Congreso de Historia Ferroviaria - Gijón , 24 y 26 Septiembre de 2003 "Siglo y medio de ferrocarril en Asturias" Universidad de Oviedo, España. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. <https://eimem.uniovi.es>
  
- Ramírez Plascencia, David. Las contrapartidas de la difusión tecnológica: El impacto económico regional del ferrocarril durante la época del Porfiriato 1876-1911 en México. PAAKAT: Revista de Tecnología y Sociedad, En Resumen, [S.I.], n. 5, oct. 2013. ISSN el SSN 2007-3607. Disponible en: <<http://www.udgvirtual.udg.mx/paakat/index.php/paakat/article/view/206>>. Fecha de consulta: 05 sep. 2020.
  
- Rangel M, Jesús J. Se dispara 53% costo del Tren Interurbano México-Toluca. Art. Milenio Diario. 04 de enero de 2019. <http://www.milenio.com/negocios/dispara-53-costo-tren-interurbano-mexico-toluca>

- Redacción. Animal Político. Diario. Edición digital. 25 de febrero de 2021. (consultado el 06 de febrero 2022) <https://www.animalpolitico.com/2021/02/raul-beyruti-perfil-rey-outsourcing-aprehension-fgr/>
  
- Redacción. Animal Político. Diario. Edición digital. 25 de febrero de 2021. (consultado el 06 de febrero 2022) <https://www.animalpolitico.com/2021/02/raul-beyruti-perfil-rey-outsourcing-aprehension-fgr/>
  
- Reglamento del servicio ferroviario publicado en el diario oficial de la federación el 25 de enero de 2000 última reforma publicada D.O.F., 15 de diciembre de 2011. [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/\\_migrated/content\\_uploads/8\\_Reglamento\\_del\\_Servicio\\_Ferroviano.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/8_Reglamento_del_Servicio_Ferroviano.pdf) Consultado el 25 de junio de 2021.
  
- Revolución Tres Punto Cero. Tren bala de AMLO atentaba contra interés de EU; Peña Nieto tira proyecto. Diario, 10 años Central. 22 de enero 2015. <https://www.periodicocentral.mx/2014/nacional-seccion/tren-bala-de-amlo-atentaba-contra-interes-de-eu-pena-nieto-tira-proyecto>. (Consultado el 12 de mayo 2022).
  
- Rivo López Elena. Externalización más allá de la subcontratación. Universidad de Vigo. La gestión de la diversidad: XIII Congreso Nacional, IX Congreso Hispano-Francés, Logroño (La Rioja), 16, 17 y 18 de junio, 1999, Pag. 725 <https://scholar.google.com/citations?user=v1gD9GkAAAAJ&hl=en> (consultado el 25 de enero de 2022).
  
- Rolt, L. Richard Trevithick . Enciclopedia Británica. 18 de abril de 2021 <https://www.britannica.com/biography/Richard-Trevithick>.
  
- Teruel Belismelis Gracial. Pobreza persistente en México, mercados laborales con bajos salarios. 4 de enero de 2018. <https://ibero.mx/prensa/estudio-pobreza-persistente-en-mexico-mercados-laborales-con-bajos-salarios>, (consultado 5 de junio de 2021).
  
- Trasviña Waldenrath, Jesús Lucía. Senadora de la República en la LXIV Legislatura. Proposición con punto de acuerdo por el que el Senado de la República solicita respetuosamente a la SHCP, en el ámbito de su respetiva competencia remita a esta soberanía un informe detallado sobre el cumplimiento y alcance del decreto de fecha 4 de junio de 2001, que Abroga la Ley Orgánica de Ferrocarriles Nacionales de México y autorizó a la liquidación del organismo público descentralizado. 04 de Noviembre de 2021. <https://morena.senado.gob.mx/wp-content/uploads/2020/11/PA-Ferrocarrileros-Jubilados.pdf> (Consultado 02 de abril 2022).
  
- Tren Interurbano México-Toluca-Primera Etapa. Libro Blanco. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Transparencia/rendicion-de-cuentas/LB/20\\_LB.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Transparencia/rendicion-de-cuentas/LB/20_LB.pdf)

- Sistema de Información de Comercio Exterior. Acuerdo de Cooperación Laboral entre el Gobierno de Canadá, Gobierno de Los Estados Unidos y Gobierno de México. Anexo:1, Principios Laborales. Organización de los Estados Americanos. [http://www.sice.oas.org/trade/nafta\\_s/laboral1.asp](http://www.sice.oas.org/trade/nafta_s/laboral1.asp) (consultado el 22 de enero 2021).
  
- Transportation Authority Marin. United States Transportation History. Safe Routes to School Marin County. Publication. Pag. 7  
<https://www.yumpu.com/es/document/view/42950801/historia-y-politica-del-transporte-en-los-estados-unidos> (consultado 15 de marzo 2022).
  
- Tren Interurbano México-Toluca-Primera Etapa. Libro Blanco. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.  
[http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Transparencia/rendicion-de-cuentas/LB/20\\_LB.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Transparencia/rendicion-de-cuentas/LB/20_LB.pdf)
  
- Union Pacific-Dividen. <https://www.dividendst.com/unp/> (Consultado el 15 de abril de 2022)
  
- Valencia Islas Arturo. Los Ferrocarriles Nacionales de México durante los años Cardenistas, 1937-1940. Mirada Ferroviaria, Revista Digital No.40, Septiembre-Diciembre de 2020. <https://www.miradaferroviaria.mx/los-ferrocarriles-nacionales-de-mexico-40/> (consultado el 16 de febrero de 2021).
  
- Redacción. Animal Político. Diario. Edición digital. 25 de febrero de 2021. (consultado el 06 de febrero 2022) <https://www.animalpolitico.com/2021/02/raul-beyruti-perfil-rey-outsourcing-aprehension-fgr/>
  
- Sistema de Información de Comercio Exterior. Acuerdo de Cooperación Laboral entre el Gobierno de Canadá, Gobierno de Los Estados Unidos y Gobierno de México. Anexo:1, Principios Laborales. Organización de los Estados Americanos. [http://www.sice.oas.org/trade/nafta\\_s/laboral1.asp](http://www.sice.oas.org/trade/nafta_s/laboral1.asp) (consultado el 22 de enero 2021).
  
- Union Pacific-Dividen. <https://www.dividendst.com/unp/> (Consultado el 15 de abril de 2022)
  
- CSX. Resumen de la empresa. Pagina web <https://www.csx.com/index.cfm/about-us/company-overview/>
  
- Pagina web de KCS. <https://www.kcsouthern.com/es-mx/about-us/corporate/company-history> (Consultado el 15 de abril de 2022).
  
- Porter Eduardo. US unions want NAFTA to be their ally... but there is a problema. The New York Times. News paper. 24 de agosto de 2017.  
<https://www.nytimes.com/es/2017/08/24/espanol/los-sindicatos-estadounidenses-quieren-que-el-tlcan-sea-su-aliado-pero-hay-un-problema.html> (Consultado el 08 de abril de 2022).
  
- Armendares, Pedro Enrique. Salarios en México: Avances, pendientes y opciones de política hacia un desarrollo económico y social sostenido. Tomo III, Balance de las

Reformas Estructurales. Dirección General de Investigación Estratégica. Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República. Senado de la República. Legislatura LXIII 2018. <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/handle/123456789/4099> (Consultado el 01 de abril 2022).

- Drafting Opportunities. There are only 7 railroad crossings between Mexico and the United States. Logistics. 28 November, 2017. <https://www.opportimes.com/solo-7-cruces-vias-ferrocarril-mexico-estados-unidos/> (consultado 30 de marzo 2021)
- Forbes Staff. Esta será la primera red ferroviaria que conectará a Estados Unidos, México y Canadá. Rev. Forbes México. Marzo 21, 2021. <https://www.forbes.com.mx/negocios-red-ferroviaria-conecte-estados-unidos-mexico-canada/> (consultado el 30 de marzo de 2022).
- Spears Kirkland, Andrea. Mexicanos calificados y deseosos de trabajar: políticas de empleo y agrupaciones sindicales en la industria ferroviaria bajacaliforniana (1902-1955). Región y sociedad, rev. año xxvii,/ no. 63. El Colegio de Sonora 2015. <http://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v27n63/v27n63a8.pdf> (Consultado el 28 de marzo de 2022).
- Zepeda Roberto. Determinantes del declive sindical en Estados Unidos. Art. Revista NORTEAMÉRICA, CISAN-UNAM. Año 11, número 2, julio-diciembre de 2016. Pag. 140. <https://www.redalyc.org/pdf/1937/193749211009.pdf> (consultado 02 de abril de 2022).
- Kansas City Southern. Trabajar aquí. Sitio Web. <https://www.kcsouthern.com/es-mx/work-with-us/careers/working-here> (consultado el 15 de abril de 2022)
- Estados Unidos es el ganador del TLCAN en #Expansión500. Empresas. Revista digital. lun 03 julio 2017. <https://expansion.mx/empresas/2017/07/03/estados-unidos-es-el-ganador-del-tlcan-en-expansion500> (Consultado 20 de abril de 2022).
- Corinna Acosta. Las 100 empresas con mejor reputación en México. Expok. Comunicación de sustentabilidad y RSE. 26 de agosto de 2020. <https://www.expoknews.com/las-100-empresas-con-mejor-reputacion-en-mexico-2020/> (Consultado el 25 de marzo de 2022).
- American Railroad Retirement Board. Questions and Answers: Railroad Retirement Age Reductions. March 2022. <https://www.rrb.gov/Newsroom/NewsReleases/RailroadRetirementAgeReductions> (Consultado el 31 de marzo de 2022).
- <https://www.rrb.gov/OurAgency/AgencyOverview>. U.S, Railroad Retirement Board. Enero de 2020.
- <https://www.milenio.com/opinion/maximiliano-gracia-hernandez/la-economia-del-tunel/negocio-redondo-periodo-neoliberal-quebra-ferrocarriles>.