

2e
93



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ECONOMIA

**LAS LUCHAS FERROCARRILERAS Y SU EFECTO ECONOMICO
EN MEXICO EN EL PERIODO 1958 - 1982**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ECONOMIA**

**PRESENTA
RUBEN CUAUTEMOC ROJAS TORRES**

MEXICO, D. F.

1986





Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INDICE

INDICE .

LAS LUCHAS FERROCARRILERAS Y SU EFECTO ECONOMICO EN MEXICO, EN EL PERIODO 1958 - 1982.

	Pag.
INTRODUCCION	1.
I. ORIGEN Y DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES	4.
1.1 Inicio de las primeras líneas ferroviarias en México	4.
1.2 Importancia del Ferrocarril para la Economía Mexicana	12.
1.3 Primeras Agrupaciones Mutualistas	15.
1.4 Situación Económica y Socio-Política: 1876-1910	18.
II. CONSOLIDACION DEL MOVIMIENTO OBRERO Y SITUACION ECONOMICA EN EL PERIODO DE 1920-1950	24.
2.1 Aspectos económicos después de la Revolución y participación de los ferrocarrileros ante la Casa del Obrero Mundial y la CROM	24.
2.2 Consolidación del Sindicalismo en México y creación de la Confederación de Trabajadores de México	34.
2.3 El Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Los Ferrocarrileros y el Cardenismo, importancia para la Economía Nacional	39.

2.4	Un nuevo modo de control estatal "El <u>Ch</u> <u>rrismo Sindical</u> "	43.
III.	EL MOVIMIENTO FERROCARRILERO DE 1958 - 1959	49.
3.1	La Lucha de Clases de 1958-1959 y la re percusión económica de las Huelgas Fe - rrocarrileras	49.
3.2	Influencia del Movimiento Ferrocarrile- ro en los Sectores Económicos de la So- ciedad Mexicana	63.
3.3	Análisis y Balance del Movimiento Ferro carrilero y su Efecto Económico	68.
IV.	IMPORTANCIA ECONOMICA DE LOS FERROCARRILES EN LA VIDA ECONOMICA DEL MEXICO ACTUAL	76.
4.1	Tendencia del Transporte de Carga y Pa sajeros	76.
4.2	Tendencias Económicas del Transporte - Ferroviario	83.
4.3	Organización y Estructura de los Ferro carriles Nacionales de México	91.
4.4	Tendencias Económicas de los Ferrocarrí les Nacionales de México, Nacional del Pacífico, Sonora-Baja California y Chi huahua al Pacífico	96.
4.5	Tendencias de los Ingresos y Egresos en los Ferrocarriles Mexicanos	109.

Pag.

4.6	La Fuerza de Trabajo en el Sector Ferro carrilero	114.
4.7	Tendencias del Sistema Tarifario y Apli cación de las Tarifas de Carga, Express y Pasajeros, en los Ferrocarriles Nacio nales	121.
4.8	Perspectivas Económicas de los Ferroca- rriles Nacionales. 1982 - 1990	131.
CONCLUSIONES		138.
APENDICE		142.
BIBLIOGRAFIA		181.

INTRODUCCION

INTRODUCCION.

Los ferrocarriles, en México, no han recibido, ni se les ha dado, la importancia y el impulso socio-económico que realmente deberían de tener, de acuerdo a esto, se realizó el presente trabajo, que tiene como objetivo principal desarrollar una investigación sobre cuáles han sido las condiciones socio-económicas y el desarrollo de la lucha de clases, en el gremio ferrocarrilero, ya que están íntimamente relacionados tanto el capital como el trabajo.

Lamentablemente no se cuenta con la información sistematizada que pueda consultarse para una mejor realización de los estudios que se llevan a cabo.

Este trabajo está estructurado en tres áreas:

- 1.- Conocer, desde la aparición del ferrocarril en México, cuál ha sido su desarrollo, con cuántas líneas férreas empezó a funcionar y a partir de qué fecha tomó impulso, no sólo la infraestructura económica, sino también las organizaciones que, desde el mutualismo hasta el sindicalismo, han forjado las luchas obreras a través de la historia.
- 2.- El Movimiento Ferrocarrilero de 1958-1959; que es un movimiento histórico trascendental en la lucha obrera, en busca de reivindicar y lograr una justa distribución del ingreso, y que ha dejado honda huella, no sólo a nivel nacional sino internacional, por su hermandad, unidad y honestidad, que lamentablemente no capitalizaron en un triunfo, que hubiera sido el triunfo de la clase obrera en general.

- 3.- El aspecto puramente económico y financiero que actualmente se está viviendo, y la importancia - que realmente debiera tener, por su gran capacidad de transportar grandes cargas de productos a largas distancias con bajos costos y el traslado de personas a precios sumamente bajos, que beneficiarían a gran número de la población, principalmente la de escasos recursos económicos.

Esta investigación, parte de hechos históricos que permiten conocer el por qué de la aparición y desarrollo del ferrocarril, como un ente de desarrollo económico en la actualidad. Se debe contar con una base objetiva que pueda integrar un criterio y que permita tener un panorama global, para así poder dar alternativas de solución a la problemática socio-económica que actualmente atraviesan los ferrocarriles nacionales.

El déficit financiero, por el cual atraviesa actualmente la empresa de los Ferrocarriles Nacionales, es de tipo estructural y no coyuntural; la necesidad de modernizar, planificar y adecuar la administración, en un corto o mediano plazo, permitirá sanear la economía de esta importante fuente generadora de servicios, vital para el desarrollo de la economía del país.

Es necesario dar relieve a la importancia que, esta rama de los servicios, tiene para el impulso y crecimiento de la economía capitalista del país, ya que vemos que desde un principio se hace evidente la relación estrecha, de este sector, con las compañías extranjeras que de hecho, en su momento histórico, se sirven de los ferrocarriles para aumentar la dependencia económica respecto al capitalismo mundial.

El Movimiento Ferrocarrilero de 1958-1959, llegó a ser el más importante en México, además del carácter nacional de su sindicato, por la paralización de un servicio clave para la vida económica del país y, más que nada, por el surgimiento de líderes obreros, los cuales fueron llevados a la dirección sindical por los propios obreros, mediante una lucha, que dio muestras de capacidad, honestidad y entrega, en beneficio de la clase trabajadora.

En el desarrollo de cada uno de los Capítulos, se encuentra una secuencia de orden histórico, aunque en forma muy general, ya que la pretensión de este trabajo es la de introducirnos en la problemática pasada y actual de los Ferrocarriles Nacionales y proponer, en alguna forma, un mejor desarrollo de los mismos.

Por último, quiero hacer un reconocimiento a mi padre, SR. RUBEN ROJAS VIGIL, quien, aunque no está aquí materialmente pero sí en mi recuerdo, con su ejemplo como líder ferrocarrilero, dejó una huella en el movimiento obrero del país, por su participación limpia y honesta en pro de sus compañeros y en la búsqueda de soluciones para mejorar el funcionamiento de la empresa que, como fuente de empleos, genera ingresos para muchas familias.

CAPITULO I

CAPITULO I.

ORIGEN Y DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES.

1.1 Inicio de las primeras líneas ferroviarias en México.

Antes de construirse la primera línea de ferrocarril en México, tanto la gente como las mercancías viajaban por tierra a lo largo de una amplia red de caminos y senderos en rutas heredadas, en gran parte, de la época prehispánica; es precisamente con el renacimiento de la minería, durante el siglo XVIII, cuando el sistema troncal de carreteras recibió impulso, conectando los principales centros mineros con la metrópoli, independientemente de que la ruta más transitada era la carretera México-Veracruz.

La primera concesión de ferrocarriles, otorgada por el Gobierno Federal Mexicano, se dió a un rico comerciante de Veracruz, Don Francisco Arrillaga quien, a cambio de un monopolio de 30 años sobre la ruta de Veracruz a la Cd. de México, prometió conducir el correo en forma gratuita y pagar --- \$50,000.00 anuales al gobierno federal después de los primeros 10 años de funcionamiento de la línea, pero las constantes luchas políticas internas y externas no permitieron se realizara dicho proyecto.

Fue hasta el año de 1873 cuando la Cd. de México se pudo unir por ferrocarril al puerto de Veracruz. El Ferrocarril Mexicano, como se llamaba la línea, había costado más de los 5 millones calculados por el primer concesionario; un poco más de la mitad del costo para su construcción fue cubierto por subsidios que el gobierno pagó a la compañía. De hecho el auge de los ferrocarriles mexicanos no empezó hasta 1880.

En ese año se otorgaron dos concesiones a grupos de comp
tidores de empresarios norteamericanos, para construir las prin
cipales líneas troncales que comunicarían a la Cd. de México -
con la frontera norte.

En el Cuadro No. 1 se indica el crecimiento del sistema-
ferroviario mexicano desde 1873 hasta 1910, los datos muestran
claramente porque la época de Porfirio Díaz se convirtió en si-
nónimo de la época del ferrocarril en la historia de México.
Cuando Díaz subió al poder en 1876, México no contaba más que -
con 640 Kms. de vías férreas, de los cuales 424 pertenecían al
Ferrocarril Mexicano y otros 114 utilizaban mulas como fuerza -
motriz, en lugar de máquinas de vapor.

Sin capital extranjero el progreso de los ferrocarriles
era lento, sin embargo, el gobierno adoptó dos métodos para pro
mover la construcción durante esta época:

- 1.- Se invirtieron directamente los fondos en la cons
trucción de una línea corta entre Teotihuacan y la Espe-
ranza, ésta última cercana a una estación del Ferroca -
rril Mexicano.
- 2.- Se otorgaron concesiones a gobiernos estatales, -
entre 1876 y 1880; veinte de dichos gobiernos, recibie-
ron 28 concesiones para la construcción ferroviaria.

Los gobiernos estatales lograron interesar, para dichos-
proyectos, a inversionistas locales, los cuales formaban una -
compañía que reunía capital suficiente para emprender la cons -
trucción, que posteriormente se transfería a la concesión res -
pectiva.

Durante los cuatro años que se probó el sistema, 8 de las 28 concesiones demostraron ser efectivas, las compañías locales construyeron 226 Kms. de vía antes de que el capital norteamericano llegara a construir las dos arterias principales del país.

La línea de la Cd. de México a Cuautla sumaba 96 de los 226 Kms. construidos por empresas estatales hasta 1880 y un tramo aislado de 60 Kms., entre Celaya y León, se construyó a pesar del costo del transporte de materiales, ya que éste se efectuaba en carretas tiradas por mulas desde la Cd. de México. Además de los ferrocarriles construidos bajo concesión federal, los gobiernos estatales otorgaban concesiones para líneas menores incluyendo los sistemas de tranvías urbanos, líneas cortas de transporte entre ciudades y aldeas o pueblos cercanos y líneas construidas por empresas privadas y por terratenientes.

Tal como se vé en el Cuadro No. 1, la construcción férrea llegó a su nivel máximo, tanto absoluto como relativo, en 1882. Durante los cuatro años comprendidos entre 1881 y 1884, la longitud del sistema ferroviario aumentó de poco más de 1000 Kms. a cerca de 6000 Kms.; se pueden observar altos niveles de actividad en 1887 y 1890 y una vez más en los cuatro años siguientes a 1900; después de 1880 la construcción de ferrocarriles llegó a niveles bajos, de 1904 a 1910 las tasas de incremento del sistema ferroviario disminuyeron considerablemente.

Al contar con estimaciones del producto ferroviario en pesos constantes de 1900, desaparece el notable aumento en los ingresos de los ferrocarriles en la primera década del siglo XX y se advierten reducciones, algunas pequeñas y otras substanciales, en siete de los once años entre 1900 y 1910.

A continuación se enumeran las concesiones otorgadas a partir de 1873:

- 1.- El 28 de mayo de 1873: Ferrocarril de Pachuca, siendo concesionario el Sr. Justino Fernández;
- 2.- El 29 de mayo de 1873: Ferrocarril de Puebla a Izucar de Matamoros;
- 3.- El 16 de abril de 1874: Ferrocarril de Mérida a Progreso;
- 4.- El 2 de abril de 1875: Ferrocarril de Zamora a Medellín, siendo concesionario el Sr. Juan Foster;
- 5.- El 29 de mayo de 1875: Ferrocarril de Sonora, por concesión a Sr. Juan Esperón;
- 6.- El 31 de mayo de 1875: Ferrocarril de La Barra de Jesús a Matamoros, concesión para el Sr. Sebastián Camacho;
- 7.- El 8 de octubre de 1872, el Ministro de Fomento envió a la Cámara de Diputados una iniciativa para contratar con el Sr. Eduardo Lee Olumb, representante de la Cfa. Internacional de Texas, la construcción de un ferrocarril, que partiendo de la Cd. de México terminase en algún lugar de la frontera norte del país, uniéndose con los ferrocarriles texanos, pagando al concesionario \$9,500.00 por Km., debiendo tener la línea una extensión de 2775 Kms., el contrato quedó cerrado el 12 de julio de 1873;
- 8.- El 3 de febrero de 1874, se expidieron los decretos relativos a la construcción del Ferrocarril Interoceánico;
- 9.- El 21 de octubre de 1874 se autorizó la construcción de un ferrocarril de vía ancha de la Cd. de México a León, debiendo pagar al concesionario un subsidio de \$9,500.00 por Km., el beneficiario, Sr. Sebastián Camacho, quedó autorizado también para hacer funcionar una lotería llamada "Lotería del Ferrocarril Central".

Para 1875 los ferrocarriles mexicanos tenían ya 578,248 metros de vías construidas, distribuidas de la siguiente forma: 510,750 mts. del Ferrocarril Mexicano; 38,788 mts. del Ferrocarril del Distrito Federal y 13,300 mts. del Ferrocarril Nacional Mexicano.

A partir del 5 de mayo de 1877, ya siendo presidente Porfirio Díaz, se incrementaron las concesiones de ferrocarriles, ya que el mayor número de contratos se firmaron en favor de capitalistas poseedores de grandes latifundios, que por lo general era el Grupo de los Científicos, los cuales controlaban los principales negocios de aquella época en alianza con gentes de negocios de Europa y Norteamérica; empezaba la penetración imperialista en México, de ahí la explicación del porque la fiebre de construcción de ferrocarriles a partir de 1877.

A continuación se enumeran las principales concesiones otorgadas a partir de 1877, para seguir cronológicamente como se desarrollaron, a partir del porfiriato, los ferrocarriles en nuestro país.

- 1.- Ferrocarril Central Mexicano, era la más importante de las compañías construidas en materia de ferrocarriles en aquel tiempo, el proyecto inicial comprendía unir la Capital de la República con la frontera de los Estados Unidos y el Golfo de México con el Océano Pacífico. El 8 de septiembre de 1880 se aprobó la construcción de las líneas de México a León, comunicando a Querétaro, Celaya, Irapuato, Silao y Guanajuato; de León a El Paso, cruzando Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua, y un ramal hacia el Pacífico vía Guadalajara. La línea troncal de México a El Paso se concluyó el 8 de marzo de 1884 en una extensión de 1,971 Kms., intensificados los trabajos en un promedio de 1,500 mts. diarios de construcción.

- 2.- Ferrocarril Interoceánico. El creciente movimiento comercial con el Puerto de Veracruz hizo posible adelantar la construcción del ferrocarril para esa población y el 16 de abril de 1878 se otorgó nueva concesión para el Ferrocarril Interoceánico de Veracruz a Acapulco, pasando por Puebla, con un ramal a la Cd. de México; otras concesiones importantes fueron las de: México a Cuernavaca, Acapulco-México, Jalapa-San Andrés, Ferrocarril de Morelos, Jalapa-Veracruz y Peralvillo-Los Reyes.
- 3.- Ferrocarril Nacional Mexicano. Para enero de 1860 se aprobó el permiso para el Ferrocarril México-Toluca, tocándole a la Compañía Constructora Nacional Mexicana, que se transformó en Ferrocarril Nacional; se autorizó el 13 de septiembre de 1880, comprendiendo dos proyectos: una troncal de México a la frontera norte y otra de México al Pacífico. En 1883, la Compañía del Ferrocarril Nacional tomó el nombre de Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano, la que se hizo cargo total de la vía internacional, esta empresa recibió permiso para ensanchar las vías hasta Nuevo Laredo, que eran angostas.
- 4.- Ferrocarril Internacional Mexicano. Este ferrocarril se proyectó para unir las poblaciones de Durango y Cd. Porfirio Díaz, Reata y Monterrey, Durango y Tepehuanes; expidiéndose las concesiones el 7 de julio de 1881, el 12 de abril y el 22 de agosto de 1882, respectivamente. Posteriormente se amplió la autorización para construir unos ramales a Bermejillo, Cuatro Ciénegas, Sabinas, Vejardeñas y Tlahualillo.
- 5.- Ferrocarril Mexicano del Sur. La concesión amparó una línea ferroviaria de Puebla a Oaxaca y un ramal de Tehuacan a la Esperanza.

- 6.- Ferrocarril de Veracruz al Pacifico. Estuvo autorizado para construir vías que unieran los dos océanos y que - sirvieran también de enlace con el Ferrocarril Mexicano, hacia el norte y con el ferrocarril de Tehuantepec, hacia el sur.
- 7.- Ferrocarril Panamericano. La concesión del 28 de agosto de 1901 fue para construir un ferrocarril entre San Jerónimo y Tonalá, con ampliación a la frontera con Guatemala.
- 8.- Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. En el año de 1857 se tramitó una concesión para una ruta ferrocarrilera - con el Istmo de Tehuantepec, en favor de la sociedad - "Luisiana Tehuantepec Co.", de Nueva Orleans, debiendo - aprovecharse en parte el Río Coatzacoalcos; al caducar la concesión se traspasó a otras compañías, que tampoco cumplieron sus compromisos, el Gobierno Norteamericano - se internó por un canal interoceánico y mando estudiar - la zona para ver si le convenía, por fin se aprobó la - construcción del Ferrocarril de Tehuantepec, iniciando - los trabajos la Compañía Larned de Nueva York, substituida posteriormente por la Compañía de los señores E.L.Corthell, Ch. Stanhope y J. Hampson, que concluyó la ferrovía en 1894.
- 9.- Ferrocarriles de Hidalgo y Nordeste. La concesión para estos ferrocarriles fue de las pocas otorgadas a sociedades integradas con capital mexicano, teniendo como objetivo construir una línea que concluyera en Tuxpan, Ver., la mayoría de estas acciones las acaparó el Sr. Gabriel-Mancera.

- 10.- Ferrocarril de México a Cuernavaca y el Pacífico. Las - concesiones relacionadas con esta línea se traspasaron - en el año de 1890 a la Compañía del Ferrocarril Central, la que proyectó un servicio ferroviario que, cruzando - los estados de Morelos y Guerrero, finalizara en el puer - to de Acapulco, se terminó únicamente hasta el Balsas.
- 11.- Ferrocarriles del Distrito. En el Distrito Federal, an - tes de la instalación de los tranvías eléctricos para el servicio urbano, existieron servicios de tracción animal y de líneas de vapor, conforme a la autorización del 12 de octubre de 1852 en favor del Conde de la Cortina, que se comprometió a construir un ferrocarril de México a - Tlalpan, por Tacubaya, Mixcoac, Coyoacan y San Angel.

La política de Porfirio Díaz, descontados sus errores, - había alcanzado la intensificación en gran escala en la cons - trucción de ferrocarriles en la República Mexicana, lo que per - mitió que en 1897 estuvieran completados 13,648 Kms., de líneas férreas, la mayoría de las cuáles eran de concesión federal y - el resto de concesiones urbanas y locales.

Fue verdaderamente notable la proliferación de nuevas vías de - ferrocarril, aún con posterioridad a la época de la dictadura - porfirista, a tal grado que, no obstante las inquietudes revolu - cionarias que se generalizaron en el país desde la iniciación - del gran movimiento social de 1910, baste señalar que para 1905 estaban en explotación 16,630 Kms. de vías y, veinte años des - pués, estaban en operación 28,450 Kms., de los cuales 22,700 Km. correspondían a los ferrocarriles de concesión federal y 5,203 Km. a los de concesión local.

1.2 Importancia del Ferrocarril para la Economía Mexicana.

La importancia que tiene el ferrocarril en los países de gran extensión territorial y de población escasa y dispersa, es que deben ser considerados de vital prioridad para el desarrollo de la vida económica de una nación. En Europa los ferrocarriles fueron construidos, casi todos, por razones de carácter militar, no así en los Estados Unidos, en donde las líneas férreas se construyeron por motivos comerciales; igual propósito tuvieron los gobiernos mexicanos de Miguel Lerdo de Tejada y de Porfirio Díaz, al fomentar la construcción de líneas férreas, dado el interés comercial y el empleo de capital extranjero, principalmente norteamericano, hicieron que el gran sistema ferroviario viniera a construirse y administrarse según los modelos usados en los Estados Unidos.

Es la industria de la minería la que recibe el mayor beneficio con la construcción y ampliación de las líneas del ferrocarril, dado que las conexiones de las principales vías del ferrocarril están construidas conectando los centros mineros con la frontera norte del país, con el fin de facilitar la exportación con los Estados Unidos, permitiendo a la vez arrojar al mercado grandes cantidades de artículos inexplorados por falta de vías de comunicación.

Analizando los gobiernos, primero el de Don Miguel Lerdo de Tejada que más bien fue de preparación y de estudio en la materia de ferrocarriles y comunicaciones, más que de realización práctica, y el del General Porfirio Díaz, se observa que fue el primer gobierno el que inicia una importante revolución en materia ferroviaria, pues es el Secretario de Fomento, Don Vicente Riva Palacio, el primer director de la política ferroviaria.

Ambos gobiernos consideraban de vital importancia al ferrocarril para el desarrollo de la riqueza pública.

En 1892, durante el régimen del Porfirio Díaz, se mencionaba la creación de la Secretaría de Comunicaciones, con el propósito de dirigir la construcción de grandes líneas férreas, de acuerdo a la importancia que se le daba a la política ferroviaria. Los gobiernos posteriores a 1876 rompieron el círculo vicioso en que se encontraban encerrados, y sin solución, los grandes problemas económicos, políticos y sociales del país. La inmensa extensión del territorio nacional y la escasez de vías de comunicación, hacían de la construcción de vías férreas una necesidad de primer orden y de primera importancia, ya que la construcción de vías de comunicación rápidas, baratas y extensas era urgente entre los años de 1877 y 1882. México es, dentro de los países latinoamericanos, el que ha construido mayor número de kilómetros de ferrocarril, quedando en segundo lugar Argentina y en tercer lugar Brasil.

Los ingresos que dejaban los ferrocarriles por la transportación de carga y pasajeros fueron de vital importancia para su consolidación, de ahí la importancia que implicaba la captación de divisas para el desarrollo del sistema ferroviario, año con año. (Ver Cuadro No. 2).

Desde un principio el ferrocarril en México sirvió principalmente para que se fortaleciera el nuevo régimen político, al contribuir ampliamente a la reducción del desempleo y subempleo de la fuerza de trabajo y de otros recursos; los factores de producción que habitualmente se consumían en la lucha militar y política, fueron orientados hacia la construcción de una moderna infraestructura.

Con la creación de la Secretaría de Comunicaciones y --
Obras Públicas y el consiguiente incremento de la vigilancia re-
guladora se reflejaba la conciencia, cada vez mayor, del gobier-
no sobre el grado en que la prosperidad de la nación, recien -
orientada hacia la exportación, dependía de los ferrocarriles.

Al iniciarse el gobierno de Porfirio Díaz, se había con-
siderado a los ferrocarriles como los iniciadores indispensables
del crecimiento, una vez que empezó el crecimiento de México, -
se consideró que los ferrocarriles eran decisivos para un desa-
rrollo continuo; durante los primeros años las compañías ferro-
carrileras habían sido las beneficiarias de las políticas del -
gobierno, consagradas a estimular las inversiones, por último y
con la orientación general de la política económica del régimen
porfirista, que vió en el capital extranjero y en los mercados
de exportación la clave del crecimiento económico y de su pro-
pia estabilidad política.

El desarrollo del ferrocarril vino a dar al país un perí-
odo de estabilidad socio-política, dentro del régimen porfiris-
ta; sin embargo, el descontento con la dictadura, que empezaba
a sentirse, dió como resultado las primeras manifestaciones de
descontento popular, naciendo así las organizaciones mutualis-
tas, consideradas el inicio del sindicalismo en México.

1.3 Primeras Agrupaciones Mutualistas.

El gobierno de Díaz, que salvo una breve interrupción, rigió a México de 1876 a 1910 inicia una nueva fase; para la élite porfirista, la creación de un medio favorable de las transacciones, era una condición indispensable para el progreso, de ahí la frase del gobierno científico porfirista "orden y progreso". Porfirio Díaz concentró su atención en la eliminación de los excesos del federalismo juarista, neutralizando el poder de los caciques regionales y reforzando la potencia coercitiva del gobierno central.

La propiedad ferroviaria desde sus comienzos fue casi por entero de propiedad extranjera, pues el sistema ferroviario creció de 1,100 Kms., en 1887, a más de 19,000 Kms., en 1910, fue concebido primordialmente para servir a los exportadores y no como un medio para alcanzar la integración nacional, las compañías ferroviarias, contrariamente a la costumbre de las empresas del sector manufacturero y minero, empleaban a muchos extranjeros, principalmente estadounidenses, como maquinistas, fogoneros, ingenieros y telegrafistas; la discriminación en el empleo y la inferioridad de salarios que se pagaban a mexicanos, fomentaron el sentimiento antiestadounidense y convirtieron a los ferrocarrileros en el elemento más nacionalista de la fuerza obrera mexicana.

Por el carácter predominantemente artesanal y de pequeña escala que distinguió al sector no agrícola, limitó las actividades de organización sólo a la fundación de Sociedades Mutualistas, que comenzaron a surgir en el decenio de 1850-1860. El frenesí de desarrollo porfirista pasó por su fase más dinámica de 1880 a 1905, cuando llegó al máximo la inversión extranjera y la producción artesanal comenzó a ser substituida por una concentración de obreros en gran escala en las fábricas.

Los primeros sindicatos, dignos de tal nombre en sentido moderno, se desarrollaron en las zonas industriales y en 1906-1907, los choques violentos con las autoridades alcanzaron su máximo en una sangrienta crisis, el caso de Cananea y Río Blanco.

Es en 1850 cuando surge en México la primera Sociedad Mutualista, que fue la Sociedad de Artesanos fundada en Guadalajara, posteriormente se formaron otros grupos: el de Sastres en 1864 y la Hermandad de Sombrereros en 1866; con este avance de las primeras organizaciones se consolida paulatinamente el gran círculo de obreros que, para 1875, contaba con 28 sociedades obreras afiliadas.

Es el gremio ferrocarrilero el primero en emprender una lucha contra la política de contratación de empleados extranjeros, especialmente estadounidenses, y contra la discriminación que existía; a finales del siglo XIX surgen las primeras organizaciones ferrocarrileras, para 1907 se calcula que trabajaban en ferrocarriles casi 20 mil mexicanos, de los cuales 11,500 formaban parte de la hermandad o sindicato ferrocarrilero.

Las agrupaciones ferrocarrileras reflejaban en la Sociedad de Ferrocarrileros Mexicanos creada en Nuevo Laredo, Tamps., hacia el año de 1895; anteriormente se había formado y organizado la Suprema Orden de Empleados del Ferrocarril Mexicano, por el año de 1886; la Unión de Mecánicos formada en Puebla y la Unión de Caldereros en Aguascalientes, ambas fundadas en 1900. La mexicanización de los ferrocarriles comenzó de hecho ya en serio durante el gobierno de Don Francisco I. Madero, entre otras cosas se hizo desde entonces obligatorio el uso del español entre las actividades relacionadas con la operación de los ferrocarriles.

Estando como gobernador en Nuevo León Don Bernardo Reyes, demostró habilidad para el manejo del naciente movimiento sindical y contra la voluntad de Porfirio Díaz, adoptó una actitud favorable en la formación de un sindicato de ferrocarrileros en Monterrey, así con este tipo de organizaciones empezó a formarse en cada uno de los estados, consolidándose ya de hecho después de la Revolución, con una visión y un enfoque de tipo anarquista, que era en realidad, la posición de los primeros movimientos de tipo mutualista y sindical, reflejando en las hermandades de ferrocarrileros y otros gremios obreros, cuya ideología iba desde el mutualismo tradicional hasta el anarcosindicalismo.

1.4 Situación Económica y Socio-Política: 1876-1910.

Se hará un breve resumen sobre la situación que prevaleció durante este período de Dictadura Porfirista, analizando a grandes rasgos la problemática, desde el punto de vista político y social.

A) Situación Económica.

Los ferrocarriles como espina dorsal de toda economía, - empezaron a tener un auge considerable, alrededor de 1876, mismo que se afianza en 1900, como pilar de la economía semifeudal que tenía nuestro país, aunque también este mismo sistema férreo benefició a los grandes inversionistas extranjeros, conjuntamente con la élite porfirista representada por los Científicos y los grandes hacendados, descuidando y marginando al resto de la población, polarizándose la sociedad.

La principal contribución del porfirismo al desarrollo económico de México, fue la creación de un estado fuerte y centralizado y de un mercado económico nacional, dedicándose a salvaguardar los intereses y prosperidad de los terratenientes e industriales, tanto extranjeros como nacionales mediante la inversión extranjera masiva, aunado a esto una serie de contradicciones, conduciendo con esto a un empobrecimiento mayor del campesino y la proletarización creciente del obrero.

El capital Británico y Estadounidenses controlaban casi todas las grandes empresas mineras y la naciente industria petrolera, la red ferroviaria desde sus comienzos, fue casi por entero, propiedad extranjera; además el sistema ferroviario fue concebido primordialmente para servir a los exportadores y no como un medio para alcanzar la integración nacional.

La mayor parte de los servicios públicos estaban controlados por capital británico y canadiense entre los que podemos contar a la industria eléctrica y al sistema de transporte urbano utilizando energía. La industria textil era dominada por capital francés y español; en el comercio la mayor parte de capitales era mexicanos, aunque existían fuertes inversiones francesas. El sector agrícola era controlado casi enteramente por capital mexicano, aunque el cultivo de productos de exportación tales como el henequén, el azúcar, el algodón y el hule, cuya demanda en el extranjero iba en aumento, recibió fuertes inversiones del exterior.

En la industria textil donde más fuerza de trabajo se concentraba, debido a que la situación de la manufactura artesanal por la fabricación industrial, dividiéndose en tres zonas: Orizaba, Ver., Atlixco, Pue. y la Cd. de México; en segundo término se encontraba la minería, que también tenía un alto grado de importancia para la vida económica del país.

El aspecto económico durante el régimen porfirista se resume en los siguientes párrafos.

1) El crecimiento del ámbito de la economía de mercado estimuló la expansión económica, una de estas causas de expansión la encontramos en las leyes de desamortización, que al romper la vieja organización comunal productora para el autoconsumo, hicieron que gran parte de los campesinos se fueran a las haciendas a trabajar como peones y determinaron que por lo menos ciertos bienes agrícolas y manufactureros, que antes se procuraban por sí mismos a través de la agricultura de subsistencias y de artesanías primitivas, le fueran proporcionados por la producción capitalista a través del intercambio.

2) El crecimiento de la demanda externa acentuó la - tendencia y el establecimiento de los ferrocarriles, esto es - sin duda el acontecimiento más importante del período, la cons - trucción de los ferrocarriles, suceso que transformó toda es - tructura económica. El trazado de las líneas férreas se orien - tó desde el centro hacia los puertos, principalmente los del - Golfo, y hacia las fronteras, en especial las del Norte. La construcción de los ferrocarriles abrió nuevas regiones y - proporcionó mercados, tanto nacionales como extranjeros, para una mayor producción agrícola.

3) De 1895 a 1910, la producción agrícola aumentó a una tasa anual de 4.4%; la rama de alimentos y bebidas, produc - tos de consumo interno, decreció en tanto que la de materias - primas aumentó; la producción para la exportación fue la que - presentó las mayores tasas de crecimiento, en grandes térmi - nos, el desarrollo alcanzado por la agricultura en la época porfiris - ta, se debió exclusivamente a efectos externos. En 1900, el 56% de la mano de obra estaba ocupada en la agricul - tura y dadas las características de esta actividad en México, - había que la distribución del ingreso fuera marcadamente desi - gual.

4) La falta de capital interno y el atraso técnico - del país determinaron que este campo quedara abierto a la ini - ciativa de los promotores y empresarios extranjeros, con esto - se promulgó un código nuevo en 1884, reformado en 1892 y 1908, que estimuló y concedió franquicias al Capital Extranjero; de 1821 a 1880, en la minería mexicana predominaba el capital in - glés y a partir de 1880, tal predominio, correspondió al capi - tal norteamericano. A principios del porfirato, México era el principal exportador de oro y de plata hasta comienzos de la dé - cada de 1890, la producción de metales preciosos dominó la acti -

vidad minera nacional, hasta que en ese decenio se inicia el auge de los minerales industriales.

La construcción de vías férreas, la inversión extranjera en la industria y la política proteccionista del gobierno dieron como resultado el crecimiento de numerosas zonas industriales; la industria y la política, en general, disfrutaron de protección comercial con aranceles del 50% al 20% del valor de importación, incluso en la textil hubo prohibición de importar algunos productos similares a los manufacturados internamente.

B) Situación Socio-Política.

El crecimiento de la riqueza nacional mediante la industrialización, aumento de la producción agrícola para la exportación y el desarrollo de centros urbanos, produjeron en el norte y en el centro del país un crecimiento paralelo del sector medio de la sociedad, la capacidad de este grupo para aprovechar la creciente posibilidad de enriquecimiento se vio frustrada, por la estrechez de las bases políticas de la dictadura porfirista. Fueron precisamente los intelectuales urbanos, los pequeños propietarios rurales, los empleados públicos y otros sectores de la clase media los que mostraron mayor actividad en la oposición al régimen de Díaz y los que desempeñaron el principal papel en la oposición al gobierno porfirista.

La violenta represión impidió el desarrollo ideológico de la clase obrera, privándola de la capacidad de organizarse y de elaborar un programa a nivel nacional, asimismo la clase campesina era igualmente incapaz de tener una ideología concebida en términos universales, debilitada por un intenso localismo, ya que los grupo campesinos sólo procuraban que se solucionaran sus problemas particulares.

Desde finales del siglo XIX y principios del XX, comenzó la agitación política, algunos intelectuales de la clase media dieron los primeros pasos para organizarse y luchar contra la dictadura, en 1899 se fundó en la ciudad de San Luis Potosí, el círculo liberal "Ponciano Arriaga"; el 5 de febrero de 1901 hubo una reunión, en la misma ciudad, para constituir la Confederación de Círculos Liberales, entre los liberales que a la vez organizaron y formaron el Partido Liberal Mexicano están: Ricardo y Enrique Flores Magón, Ing. Camilo Arriaga, Juan Sarabia, Antonio Díaz Soto y Gama, Librado Rivera, entre otros; además, empezaron a publicarse periódicos de oposición como: El Hijo del Ahuizote, dirigido por Juan Sarabia, Excelsior por Santiago de la Hoz, Regeneración por Ricardo Flores Magón y otros tantos periódicos adversarios al régimen porfirista.

En el año de 1906 se publica el Programa del Partido Liberal Mexicano y es, a partir de este manifiesto, cuando aparecen las primeras luchas abiertas contra la dictadura de Porfirio Díaz; por un lado las huelgas de Cananea y Río Blanco, que son la apertura para la caída del régimen de Díaz. Aunando a esto la inconformidad, cada día más creciente, del campesinado que representaba a la mayoría de la población que vivía en la más precoz de las miserias, en donde las tiendas de raya representaban la opresión, en la de por sí ya, forma injusta en que vivían los peones en las haciendas.

A continuación se presenta una breve conclusión de la situación de tipo social que vivía el país antes y durante la Revolución:

1) La clase obrera mexicana, al iniciarse la Revolución, se encontraba aún en fase de iniciación, pues el proceso

de industrialización apenas iniciado, todavía no daba lugar a la formación de un proletariado digno.

2) Los trabajadores mexicanos, poco numerosos y dispersos, participaron sin experiencia en la Revolución.

3) La agitación sindical fue más fuerte en las zonas que tenían tradicionalmente una densa población obrera, como la Cd. de México, Veracruz, Puebla y muchos centros mineros.

4) Las demandas de mejores salarios y condiciones de trabajo estuvieron muy relacionadas con el resentimiento por los privilegios que gozaban los trabajadores extranjeros, ésto contribuyó a dar al movimiento sindical un carácter fuertemente nacionalista.

5) El anarquismo fue la influencia dominante en el desarrollo ideológico de los grupos obreros, después de 1906, hubo un creciente número de personas con ideas liberales radicales y anarcosindicalistas.

6) La élite porfirista dominó la forma de neutralizar el descontento obrero y de controlar la oposición política, mediante la manipulación y la intervención en las elecciones de los dirigentes del naciente movimiento sindical.

7) Y por último los progresos más significativos en la organización y en la estrategia logrados por los grupos sindicales, tuvieron una relación estrecha con la aparición de un grupo de intelectuales radicales procedentes de la clase media y de la élite.

CAPITULO II

CAPITULO 11.

CONSOLIDACION DEL MOVIMIENTO OBRERO Y SITUACION
ECONOMICA EN EL PERIODO DE 1920 - 1950.2.1 Aspectos económicos después de la Revolución y participa
ción de los ferrocarrileros ante la Casa del Obrero Mun-
dial y la CROM.

En el lapso comprendido de 1910 y posterior, encontramos en la historia económica mexicana, dos períodos muy bien definidos; un período sin crecimiento económico sostenido que sería - de 1910 a 1935, y un período de crecimiento definido que principiaba en 1935 y continúa hasta aproximadamente a fines de los -- 60's; el año de 1910 marca el inicio de una fuerte caída de la actividad económica, la destrucción de equipo, de capital, so - bre todo en algunas zonas, parece haber sido cuantiosa, así co mo la pérdida de vidas humanas.

Es claro que los efectos más importantes de la Revolución fueron de naturaleza política y social, aunque también tuvo - efectos económicos bien definidos.

"Las pocas y escasas estadísticas existentes para el período revolucionario, indican una vertiginosa caída de la vida económica de 1910 a 1915 en todos los aspectos; la minería que fue una de las ramas de exportación más importantes, sufrió un descenso demasiado brusco. El P.I.B. de la minería descendió de 1,039 millones de pesos (pesos de 1950), a 620 millones en 1921, declinando en una tasa media anual de 4.0%, las exportaciones de productos agropecuarios y mineros descendieron de - 31.6% a 5.2% del total, en 1910-1911 y de 3.3% a 0.1% en 1920.

A excepción del petróleo, que tuvo un crecimiento extraordinario, 43.0% anual de 1910 a 1921, teniendo en cuenta que su valor agregado fue casi insignificante en los años anteriores. El Producto Interno Bruto agrícola que había crecido al ritmo de 4.4% anual en 1895-1910, descendió a 1,441 millones de pesos en 1921, o sea, un descenso medio anual de 5.2%, la ganadería por su parte descendió al 4.6% anual; se puede comparar con detalle la situación económica del país a finales del porfiriato con la de principios de la etapa constructiva de la Revolución, 1925, cuando se comenzaron a crear las instituciones y mecanismos de fomento económico.

Entre 1921 y 1928, México conservó una balanza comercial favorable, la cual al final de ese período tuvo un saldo positivo, cercano al 80% del valor de las importaciones; en cambio, entre 1909 y 1910, dicho saldo favorable había consistido aproximadamente de sólo el 30% del valor de las importaciones, o sea, que después de la Revolución, aumentó el volumen de recursos internos que se transferían al exterior.

En 1921, el valor de las exportaciones fue casi tres veces superior al de 1910, las exportaciones de productos agrícolas descendieron fuertemente en términos absolutos y, más aún, como proporción de las exportaciones totales, habiendo pasado de 31.6% del total en 1910 a 3.3% en 1921". ^{1/}

La gran crisis de 1929, influyó para deprimir los niveles de actividad económica, el valor de las exportaciones, que descendió en el período de 1926 a 1929, como resultado de la continuación de la baja producción de petróleo, se abolió aún más rá

^{1/} Cordera Campos, Rolando.- Estado y Desarrollo en el Capitalismo Tardío y Subordinado. Investigación Económica, 1971.

pidamente, hasta registrar en 1932 casi un tercio de su valor - de 1929; la importación descendió en proporción similar, ha - biendo alcanzado un valor en dólares corrientes, inferior al de principios de siglo.

Como una parte importante, el 25% aproximadamente, de - las recaudaciones impositivas dependían de los impuestos al co - mercio exterior, los ingresos federales descendieron en una -- cuarta parte de 1930 a 1933, razón por la cual la política fis - cal actuó para vincular el presupuesto bajando los gastos fede - rales. La inversión pública federal descendió de 103 a 73 mi - llones de pesos corrientes, de 1930 a 1932, habiendo afectado - principalmente a la inversión en comunicaciones y transportes, que era el renglón dominante.

El producto interno bruto descendió 5.6% de 1929 a 1932. Las manufacturas, los transportes y la minería descendieron -- fuertemente, el petróleo continuó su ascenso iniciado desde -- 1921, la ganadería, la energía eléctrica y el comercio fueron - los sectores que menos resintieron la presión; con este esbozo a grosso modo, de la situación económica durante el período -- antes aludido, se inicia el estudio socio-político sindical del movimiento obrero, en particular el ferrocarrilero.

Participación de los Ferrocarrileros en la Casa del Obrero Mundial y la CROM.

Una revolución social se puede distinguir porque los grupos que en ella participan, luchan con el abierto propósito de abolir la propiedad privada sobre los medios de producción social, mientras que la revolución política busca cambiar un régimen de propiedad privada por otro de propiedad libre, pero siempre privada sobre los medios de producción.

La Revolución Mexicana encaja más bien en el modelo de una revolución política por sus características particulares.

Es indiscutible que la Revolución Mexicana fue esencialmente obra de las masas populares, pero fue dirigida desde un principio por exponentes de las clases medias rurales y urbanas.

Conscientes de que el significado de la lucha de los ferrocarrileros es una lucha de clases y por lo tanto una lucha política desde el momento en que se enfrentan grupos con intereses antagónicos e irreconciliables, se trata lo más posible, de establecer las relaciones entre las clases sociales y la estructura del poder.

El movimiento de los ferrocarrileros llegó a ser el más importante de todos, no sólo por el carácter nacional del sindicato, sino por la paralización de un servicio clave para la vida económica del país.

Es a partir de la Casa del Obrero Mundial donde se dan los primeros pasos para ir conformando los elementos para analizar las relaciones entre la clase obrera y el Estado.

En el siglo las primeras agrupaciones laborales, no obras del todo, estuvieron conformadas principalmente por artesanos que tendían a organizarse en sociedades mutualistas, o bien se dejaron influir en lo ideológico por el anarquismo.

La Casa del Obrero Mundial (C.O.M.), no elaboró documentos básicos, no se estructuró como Federación de Sindicatos Obreros y menos como Confederación Nacional, nació circunstancialmente, a eso se debe que en los primeros meses funcionó como centro de divulgación doctrinaria, quedando establecida el 22 de septiembre de 1912.

Estando Don Francisco I. Madero en la Presidencia, a pocos meses de iniciada la Decena Trágica y de haber usurpado -- Victoriano Huerta el poder, el 11 de mayo de 1913 se le agrega al nombre de la Casa del Obrero la palabra Mundial, en memoria de los mártires de Chicago; es a partir de este momento donde empiezan las primeras batallas de la clase obrera, al implantarse la Escuela Racionalista, dirigida por el anarquista Ferrer -- Guardia, en España, quién es sacrificado en su país a causa de sus ideas; llega a tal grado la actividad desarrollada por la C.O.M., y a cobrar tal auge, que finalmente el gobierno de Huerta acuerda clausurarla, y desata una represión contra los activistas más combativos.

Al triunfar el Constitucionalismo, el General Alvaro -- Obregón, quien dio muestras de simpatía hacia la C.O.M., entregó a los dirigentes, el 26 de septiembre de 1914, el Convento -- de Santa Brígida y el Colegio Josefina, a fin de que ahí instalaran sus oficinas.

Las luchas de las facciones puso a la C.O.M. en entre dicho, al no ponerse de acuerdo en que posición quedarían --

con respecto al conflicto; el 10 de febrero de 1915, se firma el Acta de Santa Brígida o Pacto de la Casa del Obrero Mundial, por medio del cual se forman los Batallones Rojos y, en el acta levantada, es acordado levantarse en armas para salvar al pueblo, decidiendo unirse al Constitucionalismo.

Don Venustiano Carranza, desde el principio, no vió con buenos ojos a la C.O.M., y al consolidarse después de haber desarrollado a las fuerzas villistas y zapatistas, emprende una serie de actividades encaminadas a exterminarla, disolviendo a la larga a los Batallones Rojos; posteriormente la C.O.M. es arrojada del local que tenían en el Palacio de los Azulejos, el 1º de agosto de 1916.

En 1921 se funda la Confederación General de Trabajadores (C.G.T.); es en estos años donde se inician una serie de conflictos provocados por la falta de contratación que sufrían los trabajadores de diferentes sociedades ferrocarrileras y en general de los sindicatos obreros. La Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras, se constituyó con motivo de la desaparición de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, que se unió y sirvió a Huerta, al triunfar el Constitucionalismo, la Unión quedó desbaratada.

La huelga de 1921, se dió en medio de dificultades que se habían suscitado entre los dos organismos, la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, solicitó ante la Dirección de los Ferrocarriles Nacionales de México, la necesidad de ser reconocida como agrupación, ya que no habia autoridad competente para resolver los conflictos que se suscitaban entre trabajadores y empresa; fue a raz del conflicto huelguístico ferrocarrilero de 1926-1927, cuando surgieron las Juntas Centrales de Conciliación y Arbitraje.

El 26 de febrero de 1921 estalló una huelga, pero el tráfico no se paralizó, la petición de la Confederación Sindical - fue reconocida y resuelta por el Presidente Alvaro Obregón; la importancia de que los ferrocarriles tuvieran buenas relaciones con De la Huerta en el período breve de su mandato, mantuvo las buenas relaciones con los otros Presidentes, por la intermediación del propio De la Huerta.

La CROM y el Maximato.

La CROM fue producto del Congreso Obrero convocado a principios de 1918 por el entonces gobernador de Coahuila, Espinoza Mireles, que en cierta forma era una respuesta al requerimiento planteado por el Constitucionalismo, de dotar al movimiento obrero de una organización, que con el tiempo, ayudara a consolidar al Estado.

El Partido Laborista surgió en 1918, su objetivo era lanzar la candidatura de Alvaro Obregón para Presidente en las elecciones, lugar que ocupó en 1920.

La etapa de 1921-1935, según Leopoldo Solís^{2/}, se le llama Etapa de Formación, en la economía. En esta época la CROM aumentó el número de sus afiliados, de 1920 a 1924, de 100 mil a 1 millón; al asumir la Presidencia el General Plutarco Elías Calles, Morones ocupa un cargo en el gabinete, es nombrado Secretario de Industria, Comercio y Trabajo, y establece un armisticio entre el capital y el trabajo, eliminando, hasta donde fuera posible, todo elemento de fricción entre ambos; la CROM, ejercía funciones de gestora, pues la Secretaría de Industria,-

^{2/} Solís, Leopoldo.- La Realidad Económica Mexicana: Retrovisión y Perspectivas. Ed. Siglo XXI. p.p. 82.

Comercio y Trabajo no estaba facultada legalmente para poder de cidir sobre la legalidad de una huelga, pero lógicamente la CROM no podía actuar igual con respecto a organizaciones que no estaban dentro de la Confederación, como era el caso de la Confederación de Transportes y Comunicaciones, que agrupaba princi palmente a ferrocarrileros.

La CROM quedó debidamente conformada el 1º de mayo de 1918, el programa de acción era suave y reformista, declaraba que la industria debía colocarse en manos de quienes producen; pero en la práctica, la política era oportunista, lo cual demostró poco realismo y confusión; el sindicato más numeroso era la Unión Minera Mexicana, posteriormente en 1919, se adhirieron a él la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal, también obtuvo el apoyo de varias organizaciones ferrocarrileras.

El Partido Laborista fue sólo la sombra política de la CROM y, como ésta dedicó la mayor parte de sus energías durante la década de 1920-1930 a mantener a los trabajadores mexicanos incondicionalmente fieles a los Presidentes Obregón y Calles, al crearse el conflicto Carranza-Obregón, que desencadenó la revuelta de Agua Prieta, desconociendo a Carranza; se creó una ola de problemas entre los sindicatos y el gobierno de Carranza; los ferrocarrileros simpatizaron de inmediato con Obregón. La huelga de ferrocarriles Sud-Pacífico, en Sonora, comenzó varias semanas antes del pronunciamiento sonorense; no fue la huelga misma, iniciada el 3 de abril, para obtener el reconocimiento del sindicato por parte de la compañía, sino la actividad subsecuente del gobierno de Sonora, lo que indujo a Carranza a actuar con rapidez.

En la pugna entre Obregón, Calles y Morones, hubo un grupo de disidentes obreros que lucharon por desligarse de la CROM, los ferrocarrileros fueron el grupo de disidentes de mayor peso, que junto con otros sindicatos abandonaron la CROM; en septiembre de 1921 forman la Confederación General de Trabajadores -- (C.G.T.), anteriormente los ferrocarrileros se habían unido en una sola organización, la Confederación de Sindicatos Ferrocarrileros (C.S.F.), en diciembre de 1920, esta confederación tuvo problemas y posteriormente se disgregó.

Los afiliados a la CROM fueron aumentando considerablemente, incrementándose, de 1920 a 1928, hasta alcanzar la cifra de 2 millones de miembros. (Ver Cuadro No. 3.).

Con la muerte del General Obregón, la CROM empezó a decaer, los ferrocarrileros eran el grupo más numeroso de trabajadores que había logrado mantenerse independiente de la CROM, hecho que apenas se toleraba. Aparte de la evidente importancia estratégica de la red ferroviaria, el deseo del régimen era de que los ferrocarrileros tuvieran dirigentes seguros a sus órdenes, para evitar situaciones de enfrentamiento. En 1925 la -- CROM estableció la Federación Nacional de Ferrocarrileros, dirigida por Samuel Jiudico, para tratar de quitar miembros a la poderosa Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, sin embargo la Federación Ferrocarrilera Cromista tuvo poco éxito, pero para entonces la CROM obtuvo la forma de como acabar con el poderío de los ferrocarrileros; utilizó disidentes dentro del gremio, para crear sindicatos fantasmas; utilizó también la forma de declarar ilegales las huelgas, como la de 1926-1927, interviniendo esquirolas cromistas en la huelga del Ferrocarril del Istmo.

También en la huelga decretada por el Sindicato Mexicano de Mecánicos contra los Ferrocarriles Nacionales intervino la CROM, con esto no sólo obtuvo una victoria decisiva sobre los ferrocarriles, sino que, en octubre de 1927, dio el tiro de gracia a sus sindicatos independientes, al obtener un fallo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, este fallo no sorprendió a nadie, ya que el presidente de la Junta era un líder cromista.

2.2 Consolidación del Sindicalismo en México y creación de la Confederación de Trabajadores de México.

Con la Confederación Regional de Obreros Mexicanos (CROM), como órgano de control obrero, se dan los primeros pasos para conformar, de hecho, el sindicalismo mexicano, pero realmente es el principio para consolidar firmemente las conquistas obreras que se van a dar posteriormente en ella, con la transición de la Confederación General de Obreros y Campesinos de México - (C.G.O.C.M.) a la Confederación de Trabajadores de México -- (C.T.M.).

A continuación se presenta un breve esbozo de la transición de la C.G.O.C.M a la C.T.M. y se da a conocer la creación de la Central Obrera, a través de sus vanguardias del movimiento obrero oficial.

El sindicalismo, en sus inicios, tuvo un matiz de cierto independensismo del Estado, es por esto que, como miembro de la CROM, Vicente Lombardo Toledano^{3/} decía que: "El Estado es intérprete de la equidad en cuestiones de trabajo y que, a la vez, representa los intereses de la Revolución". Con esta posición dejaba mucho que desear, ya que en realidad permitir la intervención del Estado en asuntos internos de los Sindicatos, era tanto como permitir la destrucción de éstos.

Con la CROM depurada, empieza a dividirse el movimiento obrero, ya que Morones empezaba a tener un descenso en su prestigio.

3/ Salazar, Rosendo.- La C.T.M., su historia y su significado. Ed. - P.R.I.. México-1956. p.p. 72-166.

La Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal, en la que empezaban a sobresalir Fidel Velázquez, Jesús Yuren y Fernando Amilpa, decidè salirse de la CROM y se va fortaleciendo poco a poco con organizaciones independientes como la Confederación de Transportes y Comunicaciones (Ferrocarrileros) y la Confederación de Sindical Unitaria, filial del Partido Comunista Mexicano.

Con el panorama económico seriamente afectado por la depresión de 1929, los efectos de la crisis que permanecía hasta 1933, el número de desempleados y la escasez de circulante, - acentuaron aún más la crisis política; con esto las fuerzas obreras comenzaron a desintegrarse en fuerzas cada vez más pequeñas, en forma tal que, cuando se planteó la reorganización del movimiento obrero, uno de los primeros pasos fue la Constitución de la Confederación General de Obreros y Campesinos de México (C.G.O.C.M.), nacida del Congreso de octubre de 1933, - que unificó a la mayoría de los sindicatos pertenecientes a la antigua CROM y a otros sectores importantes del proletariado.

"A iniciativa del Comité Ejecutivo Federal del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, se organizó el Comité Nacional de Defensa Proletaria, dicho Comité declaró a Calles traidor de la Revolución y enemigo del proletariado mexicano y se propuso trabajar para organizar y formar una nueva central sindical, participaron en este Comité: la Confederación General de Obreros y Campesinos Mexicanos, a cuyo frente estaban Vicente Lombardo Toledano, Fidel Velázquez y Jesús Yurén; la Confederación Sindical Unitaria de México, filial del P.C.M.; la Cámara Nacional del Trabajo y los tres sindicatos de la industria de mayor importancia en el país: Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros, Sindicato de Trabajadores -

Mineros y Metalúrgicos y el Sindicato Mexicano de Electricistas".^{4/}

En diciembre de 1934, Lázaro Cárdenas señala: "Las clases laborales se debaten en una doble lucha: la que llevan a cabo en defensa de sus intereses de clase y la que desarrollan al debatirse al calor de las pasiones y egoismos, con lo que sólo lo han logrado debilitar sus filas y retrasar el logro de sus aspiraciones, para remediar esto se ha venido propugnando y llamando a los trabajadores a la formación de un frente único".^{5/}

Este planteamiento hecho por el General Cárdenas, se ve cumplido en febrero de 1936, como resultado del Congreso que había citado el Comité de Defensa Proletaria, la C.T.M. nace en un Congreso, obra de la alianza de las principales agrupaciones obreras del país.

La composición orgánica de la C.T.M. fue mixta, es decir, agrupó sindicatos de industrias o Sindicatos Verticales, como los ferrocarrileros, mineros y metalúrgicos; así también Sindicatos de Jurisdicción locales o Sindicatos Horizontales en varias partes del país, como por ejemplo: los del Estado de Jalisco, del Distrito Federal, etc., lo cuál obedecía a la existencia de grandes y pequeñas industrias y la pretensión de aglutinar a todos los obreros del país. No sólo como Secretario General, sino como dirigente de la C.T.M., desde su fundación hasta su período de consolidación, Vicente Lombardo Toledano juega un papel importante, también como dirigente de la C.G.O.C.M.

^{4/} Alonso, Antonio.- El Movimiento Ferrocarrilero en México, 1958-1959. Ed. ERA. p.p. 37

^{5/} Alonso, Antonio.- Op. Cit. p.p. 41

La C.T.M. empezó a actuar, ya no como fuerza sindical típica, tradicionalmente sindical, sino como una fuerza social que vendría a intervenir en la vida pública de México, y además, para cooperar en la consecución de los ideales del proletariado mexicano. La configuración de la C.T.M. obedecía a una necesidad, no fue labor de un hombre o de dos, sino el resultado de un sinnúmero de agrupaciones altamente desarrolladas y, en tales momentos críticos, dispuestos a afrontar cualquier problema intergremial y solidarizarse con un gobierno identificado.

El Partido Comunista Mexicano influyó en la formación de la Confederación de Trabajadores de México, así mismo en el movimiento obrero en general; anteriormente al gobierno del General Cárdenas, tenía una limitación dentro del movimiento obrero, es aquí donde radica que el gobierno cardenista simpatizaba con la izquierda, en este caso representada por el Partido Comunista Mexicano.

Cuando se trató de imponer a Miguel Angel Velazco a la Secretaría de Organización de la C.T.M., puesto clave en esta central, hubo una serie de conflictos para que no fuera él quién ocupara este cargo, por ser miembro del Partido Comunista; a raíz de este problema, Lombardo Toledano se inclinó a favor de Fidel Velázquez y Amilpa, y les dio el apoyo incondicional en contra de los miembros del Partido Comunista.

Antes de la realización del Cuarto Congreso de la Confederación de Trabajadores Mexicanos (C.T.M.), en abril de 1937, empezó a surgir descontento en las filas cetemistas, por las prácticas antidemocráticas ejercidas, violando estatutos y creándose un grado de corrupción con imposiciones en contra de la decisión de los trabajadores; los electricistas y ferrocarrileros oponiéndose a este tipo de acciones, desconocieron los acuerdos del Congreso

so, separándose de la C.T.M., junto con el Partido Comunista, - pero sólo unos meses duró su posición, porque en junio de ese mismo año regresaron de nuevo a la Central, influidos por el - VII Congreso de la Internacional, que pugnaba por la unidad proletaria, convenciendo así a Hernán Lombardo, dirigente del Partido Comunista.

Con las instituciones fortaleciéndose cada día y con la vanguardia del Partido Oficial, primero el Partido Nacional Revolucionario (P.N.R.), y después el Partido de la Revolución Mexicana (P.R.M.), el gobierno cardenista consolida su gobierno - simpatizando y apoyando al movimiento obrero en torno a las instituciones ya plenamente identificadas con el proceso revolucionario, consolidándose dentro del propio partido el Sector Campesino, con la formación de la Liga Nacional Campesina, que posteriormente se fundiría en una sola Central, la Confederación Nacional Campesina (C.N.C.).

Al dejar Vicente Lombardo Toledano la Secretaría General de la C.T.M., en febrero de 1941, ésta queda en manos de Fidel Velázquez, es aquí donde empieza una nueva etapa de la Central Obrera más importante, con éste eterno líder hasta nuestros - días; con los "Cinco Lobitos" (Fidel Velázquez, Fernando Amilpa, Luis Quintero, Alfonso Sánchez Madariaga y Jesús Yurén), el movimiento obrero mexicano inicia una de las épocas más interesantes en nuestro país. Se podría hablar más de este importante período, pero únicamente se presenta una breve síntesis.

2.3 El Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Los Ferrocarrileros y el Cardenismo, - importancia para la Economía Nacional.

Con la promulgación de la Ley Federal del Trabajo, en febrero de 1931, con la reglamentación del Artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, donde se refiere a los sindicatos de industria, se tomará énfasis en el Gremio Ferrocarrilero, el primero de industria (vertical) en el país; con anterioridad vimos que los trabajadores ferrocarrileros estaban agremiados en Uniones y Alianzas, que comprendían cada especialidad, grupos que con la modalidad establecida tendían a desaparecer para consolidarse en Sindicato Único; fue una de las tareas encaminadas para quedar integrados en un sindicato, antes de la creación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (S.T.F.R.M.), destaca la Confederación de Transportes y Comunicaciones, que juega un importante papel por su no afiliación a la CROM, y que le costó enfrentamientos contra su líder y a la vez Secretario de Industria, Comercio y Trabajo, la constitución del Sindicato se logró en el IV Congreso Ferrocarrilero, que se empezó a preparar a fines del año de 1932 y que fue clausurado el 10 de enero de 1933, y a raíz de esta fecha que queda debidamente constituido con 35 mil trabajadores agrupados y en su "Declaración de Principios" la línea a seguir es: la lucha organizada, pugnar por la unificación de los trabajadores del riel para conseguir su mejoramiento colectivo; lucha por la conservación y mejoramiento de las conquistas logradas en los contratos colectivos y obtener mejores condiciones de vida, pugnar por la reducción de la jornada de trabajo; hacer uso del derecho de huelga, oponerse al establecimiento del sindicalismo gubernamental y a la formación de "sindicatos blancos", incautación de empresas que se declarasen incosteables.

Buscar la intervención directa de los trabajadores en la administración de la empresa; creación de escuelas primarias - para los hijos de los trabajadores.

Con respecto a la organización interna del sindicato, se señala, como un principio de democracia sindical, la ley interna determina que la autoridad del sindicato radica en la voluntad de sus socios que se expresa por Acuerdo de Asamblea y se realiza a través de cuerpos como son:

- A.- Legislativo: 1.- Convenciones Generales. 2.- Secciones (Delegaciones y Subdelegaciones);
- B.- Ejecutivo: 1.- Comité General de Vigilancia y Fiscalización. 2.- Comités Locales de Vigilancia y Fiscalización.

"Las Convenciones Generales se constituyen con los delegados, que hasta en un número de tres designaciones, para las diferentes secciones que integran el sindicato, pudiendo ser ordinarias o extraordinarias. Las primeras se celebran cada dos años y las segundas cuando lo determinen las dos terceras partes de las dependencias sindicales ".^{6/}

Una vez establecido el primer sindicato, fue reconocido por el Laudo Presidencial del General Cárdenas; esto le dio un nuevo impulso a los ferrocarriles, que además cumplieron con la necesidad de que sirvieran como instrumento de desarrollo económico, lo cual se consideró necesario para integrar un sistema ferroviario nacional bajo el control estatal.

^{6/} Rodea Morales, N.- Historia del Movimiento Ferrocarrilero en México. 1944. p.p. 617-618.

El 23 de junio del año de 1937 el General Cárdenas, como Presidente, expuso la situación económica difícil por la cual - atravesaban los ferrocarriles. Para que se solucionara este - problema, propuso la nacionalización de los ferrocarriles, con lo cual creó un organismo de Estado para que llevara el manejo de esta rama tan importante del transporte, dejándolo en dependencia directa del Poder Ejecutivo Federal; con esta medida el pueblo mexicano vio beneplácitamente la acción y se propuso que se siguiera con la nacionalización del petróleo y la energía - eléctrica. Posteriormente se cumplió con estos requerimientos, que la sociedad y pueblo de México exigían.

"Finalmente, el 11 de mayo de 1938, quedó constituida la administración obrera de los ferrocarrileros, con carácter de - federación pública descentralizada del Gobierno Federal y con - personalidad jurídica distinta del Sindicato Ferrocarrilero, - que pudo continuar subsistiendo con una organización de resis - tencia destinada a la defensa y mejoramiento de las condiciones de sus agremiados".^{7/}

Con posterioridad dicha administración afrontó problemas económicos y administrativos, además de esto, con la gran deuda y el problema de las devaluaciones hicieron ha este medio de - transporte ineficaz, con la ruina administrativa de los ferroca rrileros, la situación económica les fue adversa, era pues ur - gente que la administración de las grandes empresas nacionaliza das quedarán a cargo del Estado, con la cooperación de los sin dicatos y con un sistema de control obrero.

^{7/} Rodea Morales, N.- Historia del Movimiento Ferrocarrilero en México. 1944. p.p. 608;

Enfocando a grandes rasgos el aspecto económico durante el Gobierno Cardenista, lo podemos resumir de la siguiente manera:

- 1.- Con la nacionalización de los ferrocarrileros se da un paso definitivo para la nacionalización del petróleo, con lo cual se crea uno de los principales antecedentes del proceso de desarrollo económico del país. La expropiación petrolera ayudó al proceso a ganar resistencia en cuanto a la influencia externa.
- 2.- El gasto de fomento económico incluye el renglón de Agricultura e Irrigación, Crédito Agrícola, Comunicaciones y Obras Públicas, Inversiones y Gasto Económico no clasificado, ascendió en la administración del General Cárdenas cuando se duplicó el porcentaje de ese tipo de erogaciones, habiendo pasado de 20-25% de años anteriores al 37-40% en el período de 1934-1940.
- 3.- Las reformas sociales y políticas de la era cardenista, no sólo incidieron en el fortalecimiento del Estado; también contribuyeron, de manera decisiva, al desarrollo de una fracción de la burguesía mexicana que no obstante en debilidad, estaba a su vez siendo impulsada por los efectos de la crisis internacional.
- 4.- Con Cárdenas, la Reforma Agraria alcanzó su nivel más alto, se repartieron 18 millones de hectáreas entre 1934 y 1940, posteriormente se redujo el ritmo redistributivo y el reparto de tierras sufrió de manera evidente un radical viraje en cuanto a orientación y contenido.

2.4 Un nuevo modo de control estatal "El Charrismo Sindical".

En 1940, ya con Avila Camacho como Presidente, se decreta la desaparición de la administración obrera convirtiéndose - los Ferrocarriles Nacionales de México en una empresa descentralizada, a la vez, con las medidas adoptadas por el Gobierno, se obtuvo una adecuada regulación de las tarifas de fletes.

En cuanto al sindicalismo obrero, durante el gobierno de Avila Camacho, se buscó establecer un Comité Ejecutivo de Conciliación, ya que existía un divisionismo marcado en el gremio ferrocarrilero, Luis Gómez Z. se convierte en Secretario General del Sindicato a partir de 1944, así como Valentín Campa en Secretario de Educación, con el apoyo de Lombardo Toledano hacia el grupo de Fidel Velázquez, se creó el planteamiento de renovar al Comité Nacional de la C.T.M., en el cual postulaban a Luis Gómez Zepeda para Secretario General; al no lograrse esta renovación, los ferrocarrileros se separan de la C.T.M. y de la C.T.A.L.; a la vez, Luis Gómez Zepeda y Valentín Campa, fundan la Confederación Unica de Trabajadores (C.U.T.), en cuyos inicios fue muy combativa, ya en el año de 1948, se convocan elecciones en el Sindicato Ferrocarrilero, en él llegan a establecer un Comité Ejecutivo Nacional de coalición y es Jesús Díaz de León el que encabeza el grupo de ferrocarrileros.

A Díaz de León lo apodaban "El Charro", tanto por pertenecer a la Asociación Nacional de Charros como por su gran afición a la fiesta charra; con él se crea una nueva modalidad en el trato de los problemas sindicales, contando con el apoyo estatal los sindicatos son sometidos.

Con la devaluación del peso y con el Lic. Miguel Alemán en la presidencia, se hace patente la inconformidad, pues los -

grupos sindicales empiezan a solicitar incrementos salariales, a los cual los empresarios muestran claramente su descontento.

El 28 de septiembre de 1948, Díaz de León, como Secretario General del Sindicato Ferrocarrilero, presentó una demanda en la Procuraduría contra Luis Gómez Zepeda y Valentín Campa, -acusándolos de un desfalco de cien mil pesos, cuando fueron dirigentes del Sindicato, esta actividad creó un repudio total, -por el método empleado, pues en lugar de recurrir a la Procuraduría, de acuerdo a los propios estatutos, debió reunir al Comité de Vigilancia del Sindicato; en un manifiesto firmado el 11 de octubre de 1948, el Comité General de Ajustes y el Comité de Fiscalización declararon, en el periódico "Excelsior", lo siguiente:

"En el momento que el Sindicato Mexicano de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, mediante estudios realizados, se aprestaba a pedir al Gobierno Federal un aumento de las tarifas de fletes de Exportación, por una parte, y por otra, a la empresa ferrocarrilera un aumento en los salarios de los trabajadores, surge en nuestro sindicato un ambiente de división, provocado por agentes externos, interesados en detener la marcha del sindicato en principio, y al final obtener su posible liquidación, precisamente cuando nos avocamos a la realización de los objetivos señalados. Nuestro Secretario General, Jesús Díaz de León, sin medir las consecuencias de sus actos, provoca la intervención del Estado en la vida interna de nuestra organización". 8/

Con esto, la vida sindical, su antiguo orden cambia por el 'Charrismo', usando el término como sinónimo de intervención estatal en la vida interna de los sindicatos; a partir de ese momento todos los sindicatos se ven amenazados con la política intervencionista del Estado; se emprende, a partir de ese momento, una escalada en contra de los sindicatos independientes y combaten a la Confederación Unica de Trabajadores (C.U.T.) pero la lucha en el Sindicato Ferrocarrilero continuaba a través de asambleas, mítines, manifiestos y declaraciones a la prensa, y apareció un manifiesto en los diarios del 7 de octubre, en el cual el Comité General de Ajustes del Sindicato Ferrocarrilero condenó la actividad inconveniente del Secretario General como de que había llegado a lo incalificable, al permitir la intervención del Estado en el Sindicato.

El 8 de octubre de 1948 Gómez Zepeda y Campa son buscados por la Policía Judicial del Distrito Federal; el 14 de octubre, el Comité Ejecutivo Nacional y el Comité General de Vigilancia y Fiscalización, acuerdan la suspensión temporal del cargo de Secretario General, acusando a Díaz de León de querer dividir al Sindicato en complicidad con el Gobierno, nombrando provisionalmente a Francisco Quintana Medrano; sin embargo, Díaz de León se valió de 600 obreros para tomar los cinco edificios del S.T.F.R.M. en el Distrito Federal.

Con esta acción se suscitó una ola de protestas, por ser un atentado contra la vida y la soberanía de las agrupaciones sindicales, Gómez Zepeda y Campa intentaron tener un pacto con Díaz de León que nunca llegó, el día 26 de octubre, Gómez Zepeda es aprehendido, acusado de abuso de confianza por sustraer \$206,000.00, durante su ejercicio sindical; así mismo, se giró orden de aprehensión contra Valentín Campa y miembros del Comité Ejecutivo y de la Comisión de Vigilancia y Fiscalización.

Dadas las circunstancias, se trató de crear una nueva Central de Agrupaciones Sindicales Independientes, que repudiara este tipo de acciones; el 27 de octubre de 1948, la Secretaría del Trabajo reconoce oficialmente a Díaz de León como Secretario General del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, considerando que no era procedente la suspensión de éste como Secretario General; Díaz de León se manifestó anticomunista y la Coalición Moralizadora Ferrocarrilera, organismo que apoyaba a Díaz de León, señaló que terminaría la depuración con la detención de Gómez Zepeda, Campa y los otros líderes y que, además, en los Comités del Sindicato no volverían a ocupar cargos los comunistas.

Gómez Zepeda, al rendir declaración preparatoria, explicó que la cantidad, que le acusaban haber tomado, había sido invertida en la organización de la Confederación Unica de Trabajadores, con el previo acuerdo unánime de las Secciones del Sindicato Ferrocarrilero. "El propio Díaz de León -reveló Gómez Zepeda- recibió \$5,500.00 para hacer una gira de propaganda, en el interior del país".^{9/} Este dato fue corroborado por Jesús Díaz de León, el 28 de octubre, cuando se presentó a declarar ante el Juez.

Al mismo tiempo, el Sindicato Petrolero se veía afectado por una campaña de depuración, igual a la habida en el Sindicato Ferrocarrilero, la ofensiva del grupo oficialista era general y estaba encaminada a restar influencia, e incluso, a liquidar los Sindicatos y Centrales Obreras Independientes.

Díaz de León, en un manifiesto que apareció el 5 de noviembre de 1948, demuestra la necesidad de obrar de manera inflexible, pero es para salvar al sindicato y proteger los inte-

^{9/} Revista Tiempo. Noviembre 5 de 1948. p.p. 111.

reses económicos y morales de los trabajadores, para reforzar los lazos de unión entre el Estado y los obreros. Estas declaraciones y los acontecimientos que se dieron, fueron preámbulo para el plan de reestructuración de los Ferrocarriles Nacionales, dado a conocer por el Presidente de la República, Lic. Miguel Alemán, el 13 de noviembre del mismo año.

En el Plan de Reestructuración destacan los siguientes acuerdos:

"Al Secretario de Hacienda y Crédito Público, para que apartir de 1949 suministre a los Ferrocarriles Nacionales la cantidad correspondiente al impuesto del 10% de los ingresos brutos de los ferrocarrileros, que deberá ser invertido en la adquisición de equipos y materiales, para que se obtengan créditos necesarios para lograr la ampliación y modernización de la red ferroviaria. El acuerdo más importante es el que se refiere al Gerente de los Ferrocarriles Nacionales, para que con todos los elementos contables y aprobados por la Comisión de Estudios que al efecto se formó (integrada ésta por representantes del S.T.F.R.M., de la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales, de la Secretaría de Comunicaciones y de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público), planteé, ante la autoridad competente, un conflicto de orden económico y solicite la modificación de las cláusulas del contrato colectivo, convenio y normas que rijan las relaciones de trabajo, sobre el personal de confianza y otras disposiciones que impiden la buena administración de la industria ferrocarrilera".^{10/}

Jesús Díaz de León se consolida en su puesto, apoyado por el aparato gubernamental y policiaco, junto a éste las Centrales y Sindicatos Obreros Independientes que habían emprendi-

do la lucha contra la carestía y contra los métodos de control que se ejercían a través de la C.T.M., fueron acallados y derrotados, porque es a ciencia cierta que los ferrocarrileros fueron quienes la decidieron, sobre todo cuando siguieron la bandera de la moralización, porque vieron en los ferrocarrileros a un enemigo irreconciliable, y es con el apoyo de las centrales obreras oficiales, que Miguel Alemán controlaba al movimiento obrero, porque veía el peligro en que se formara una Central Independiente y eso le restaría fuerza e influencia.

En síntesis, las características de la nueva modalidad de control sindical que pueden distinguirse, son las siguientes:

- 1.- Empleo del aparato represivo, para apoyar a una dirección sindical.
- 2.- Uso sistemático de la violencia.
- 3.- Violación permanente de los derechos sindicales de los trabajadores.
- 4.- Total abandono de los métodos democráticos.
- 5.- Malversación y robo de los fondos sindicales.
- 6.- Tráfico deshonesto de los intereses obreros.
- 7.- Convivencia de los líderes espurios con el gobierno y los capitalistas.
- 8.- Corrupción en todas sus formas.

Con lo anterior, se esboza a grandes rasgos, lo que fue una época de crisis económica y política. El control férreo hacia las organizaciones obreras fue la modalidad del gobierno alemánista; herencia que a la fecha se tiene bien marcada.

CAPITULO III

CAPITULO III.

EL MOVIMIENTO FERROCARRILERO DE 1958 - 1959.

3.1 La Lucha de Clases de 1958-1959 y la repercusión económica de las Huelgas Ferrocarrileras.

Las huelgas de 1958-1959 en las empresas ferrocarrileras, son de hecho las huelgas sindicales más importantes del presente siglo; por un lado, por la cantidad de participantes, aproximadamente 100 mil trabajadores ferrocarrileros, y por el otro aspecto, por la industria afectada y la paralización del sector transportes, por ser un servicio en aquel entonces fundamental en la vida económica del país; y, además, por la influencia que ejerció en los otros sectores, como lo fueron las huelgas y movimientos de Telegrafistas, Electricistas y Maestros. En 1958, sólo había 22,500 Kms. de carreteras pavimentadas y, en total, -- 250,000 Kms., incluyendo las de revestimiento y terracería; los vehículos de motor, en 1958, eran aproximadamente 694,000; y la aviación estaba demasiado limitada, la mayoría de fletes se -- transportaban por ferrocarril, incluyendo que, una buena parte del transporte de pasajeros también la efectuaba este medio de transporte.

El antecedente, de estas históricas huelgas y luchas obreras, es la represión que en 1948 desencadena el gobierno de Miguel Alemán, y que, con el Charrismo, mediatiza a los trabajadores y organizaciones sindicales; se acelera la devaluación, que pasa de \$4.50 a \$8.65, con esto se agudiza la carestía de la vida, pero vendría otra devaluación en 1954, ya con Rufiz Cortines como Presidente, de \$8.65 a \$12.50, por lo tanto con esta devaluación, los salarios reales sufren un descenso, además del angustioso forzamiento en los centros de trabajo para acelerar el aumento de la productividad, aunando a esto la corrupción dentro de la empresa y el sindicato.

Con la problemática económica que dejó Miguel Alemán, el nuevo gobierno de Ruiz Cortines, contribuyó a crear una imagen de austeridad, en cuanto al manejo del Gasto Público, ya que éste se ajustaría a los ingresos corrientes, con el objeto de sanear las finanzas públicas y combatir la inflación, que era ya en ese tiempo creciente; es aquí donde radica el problema de división, donde la intervención del Estado en la economía, siempre tuvo a empresarios mexicanos del lado más conservador, con excepción de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA), que era partidaria de la acción constante del Estado a favor de la industria.

El P.N.B. sufrió un estancamiento, la inversión privada no creció y el envío de capitales al extranjero se aceleró, optando los empresarios mexicanos por tener sus capitales en divisas extranjeras; en 1954, el gobierno delineó su política económica en alicientes fiscales, expansión del crédito, elevación del proteccionismo y devaluación de la moneda, todo esto con el objeto de renovar el aliento a los inversionistas privados y animarlos a elevar sus inversiones y retener sus capitales en México, ya que el crecimiento económico era la mayor garantía.

En el aspecto sindical, y con la creación del Bloque de Unidad Obrera (B.U.O.), en 1953 con el llamado Pacto de Guadalajara, el objetivo era restablecer e incrementar el movimiento obrero bajo las normas de unidad, pugnar por obtener las leyes laborales acorde con el movimiento histórico del país..

Con el B.U.O., el cual aplazó su constitución hasta el 7 de marzo de 1955, se vió apoyado en los inicios de su conformación por la C.T.M., C.G.T. y la CROM, y por los sindicatos de Telefonistas, Electricistas, Ferrocarrileros, Mineros y Tranvías.

El Sindicato de Ferrocarrileros contaba, aproximadamente, con 60 mil miembros y su primer Secretario fue Guillermo Velazco, esto daba gran fuerza al gremio.

El país atravesaba una situación económicamente difícil, la devaluación y la crisis tornaban al país en un polvorín de inconformidades, pues las organizaciones obreras buscaban una mejora salarial, para amortiguar el incremento de la elevación de precios, apremiando al gobierno para incrementar los salarios y a la vez las huelgas emplazadas, conjuradas poco a poco, eran para presionar. La devaluación trajo consigo una movilización importante en la clase obrera organizada, ya que es a mediados de junio y julio de 1954, cuando el gobierno maneja hábilmente la política, a pesar de las huelgas de cinematografistas y textiles, pero toda la mediatización fue por la posición férrea de la Secretaría del Trabajo y de la C.T.M., y es a partir de este año - en el cual se consolidan las estructuras sindicales, a pesar de que durante el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959 llegaron a tambalearse, ya que se conocieron muchos mecanismos más efectivos para controlar y regular las demandas de la clase obrera organizada, a lo cual contribuyó, de una manera muy principal, su desorganización y su poca experiencia política.

En el año de 1955, empieza a haber recuperación a través de los salarios reales y la entrada de capital extranjero, el pacto del Estado con los líderes obreros daban fruto y se iniciaba una nueva etapa del desarrollo mexicano, y es aquí precisamente donde empieza el período de "Desarrollo Estabilizador", con la intensidad del capitalismo foráneo; el crecimiento, aunque lento, del nivel de precios, además los salarios empiezan a recuperarse con cierta rapidez, o sea, que la distribución del ingreso fue constante.

El modelo de desarrollo empezó a redefinirse, y con ello, las formas de articulación y de control de la clase obrera organizada, cuya característica más notoria es su disciplina conciliar, desde un punto de vista político, para crecer económicamente, parecía ser el principio del principio del gobierno Ruz Cortinista.

Se considera a 1955 como uno de los mejores años en la historia económica de México, por el comportamiento de las exportaciones económicas de los Estados Unidos, pero esto, posteriormente, se torna en todo lo contrario. Entre 1955 y finales de 1957, sólo se registraron tres reivindicaciones obreras de importancia: la primera a mediados de 1956, 72 empresas que suministraban energía eléctrica, la Federación Nacional de la Industria y Comunicaciones Eléctricas, independiente de la C.T.M., solicitaban el 30%, llegaron a conciliación y se evitó, por otro lado, el Sindicato de Electricistas y Similares, encabezado por Francisco Pérez Ríos, logró únicamente un incremento del 18% y por último la Coalición Obrera Textil logró un incremento acorde a la situación salarial que se vivía.

La importancia que tiene el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959, no sólo se debe al hecho de que esta organización obrera, que contaba con aproximadamente 60 mil miembros, fue el primer movimiento de tipo social-proletario importante que llegó a poner en crisis al sistema político económico vigente, en un momento determinado, que a la vez, movilizó a otros gremios como maestros, telegrafistas, electricistas y telefonistas; es en 1958 cuando coinciden una serie de circunstancias políticas y económicas que dejaron entrever la crítica situación por la cual atravesaba la mayor parte de la clase obrera organizada y, en sí, el sistema mexicano.

El control político se encontraba en un período de transición, porque coexistía un Presidente que salía (Adolfo Ruiz Cortines), con la consiguiente pérdida del poder y control, y por otro lado Adolfo López Mateos, que aún no entraba, y no podía asumir el control ni el poder que el Estado le confería al Presidente en sus funciones.

La inconformidad existente entre el gremio ferrocarrilero se comprende por la situación de los salarios reales que tenían y que, a comparación con la de otras industrias importantes, eran muy bajos. (Ver Cuadro No. 5.).

Entre 1951 y 1957, en cuestiones salariales, en vez de lo gros se produjeron retrocesos; los salarios reales disminuyeron a una tasa promedio anual de -1.3%, los salarios de los trabajadores ferrocarrileros se rezagaban paulatinamente, de aquí el descontento que, en 1958, se produjo.

Parecía haberse olvidado el hecho de que los ferrocarriles ocupaban una posición decisiva dentro del proceso de la producción, al tener los ferrocarrileros en sus manos buena parte de la distribución de mercancías. Cabe repetir que los salarios de los ferrocarrileros fueron los únicos que disminuyeron, de hecho, durante el período inmediato anterior al movimiento de 1958, y que esta fue la causa principal del descontento que se tradujo en el conflicto que habría de desencadenar con los paros de 1958-1959; dentro del descontento que existía por cuestiones salariales habría que incluir que las prestaciones sociales también eran sumamente bajas.

Con la firma del nuevo Contrato Colectivo, se elegía al nuevo Comité Ejecutivo encabezado por Samuel Ortega, en 1957.

En 1958 surge, por primera vez, la inconformidad, y exigen a la empresa una elevación de salarios; la primera solicitud es de la Sección 15, en el Distrito Federal, en febrero de ese año. Por otra parte la Sección 27, de Torreón, propone la creación de una Gran Comisión Pro-aumento de Salarios, con la representación de cada Sección; así surgen grandes sindicalistas, como por ejemplo: en Matías Romero, de la Sección 13 en Oaxaca, Demetrio Vallejo, Luis Palma García y Roberto Gómez Godínez; por la Sección 24, en San Luis Potosí, Rubén Rojas Vigil; por la Sección 27, en Torreón Coahuila, José Trinidad Estrada; por la Sección de Guadalajara, Jalisco, Jesús Topete.

El 2 de mayo de 1958, se instaló la Gran Comisión en el Distrito Federal, dicha comisión solicitó \$ 350.00 al mes por trabajador, pero los Secretarios Locales y el Comité Ejecutivo, junto con la Empresa, sólo conceden un incremento de \$ 200.00, esta propuesta fue rechazada por la Gran Comisión.

"En las secciones del Sureste, la 13 de Matías Romero, Oaxaca, la 26 de Tonalá, la 25 de Tierra Blanca y la 28 de Veracruz, se propone la creación del "Plan Sureste", cuyas peticiones eran las siguientes:

- 1.- Rechazar los \$ 200.00 propuestos por los Secretarios Locales y el plazo de 60 días concedidos por la empresa, para el emplazamiento.
- 2.- Aprobar el aumento de los \$ 350.00 acordado por la Gran Comisión Pro-aumento de Salarios.
- 3.- Deponer, en cada Sección, al Comité Ejecutivo Local y al Comité Local de Vigilancia y Fiscalización, por haber pactado a espaldas de los trabajadores.

- 4.- Emplazar al Comité Ejecutivo General para el reconocimiento de los nuevos dirigentes y exigir el aumento de los \$350.00 a la empresa.

De no responder al emplazamiento, se iniciarán paros de 2 horas el primer día, aumentándose 2 más el segundo día, 2 más el tercer día, y así sucesivamente, hasta convertirse en paro total de actividades, de no llegar a un acuerdo previo".^{11/}

El primer Comité depuesto, fue el de la Sección 13, y el Plan Sureste empieza a difundirse en todo el país, poco a poco - empieza a adquirir fuerza, con esto se da un plazo de 10 días a la empresa y al sindicato para que haya una resolución al problema de salarios y al reconocimiento del Comité Ejecutivo de la Sección 13, que encabezaba Luis Palma García; dicho plazo empezaría el 16 de junio y terminaría el 25; esta decisión se propagó en todo el sistema y Vallejo se consolidó como líder de este movimiento; mientras tanto el Gerente Amorós y Ortega del Sindicato, daban por seguro que los paros no sucederían, sin embargo, el paro se realizó el día señalado, empezó cronométricamente a la hora señalada el 26 de junio, se suspendieron casi todas las actividades durante 2 horas, no se alteró el orden; al siguiente día, 27 de junio, el sistema entero paralizó las actividades durante 4 horas, de las 10 de la mañana a las 2 de la tarde, con el repudio de la prensa y las autoridades; además, el 28 de junio, se citó a una concentración en el Zócalo, en la Cd. de México. Después del segundo paro, el Gerente Amorós junto con Ortega y Velazco, mandó llamar a los miembros de la Gran Comisión, encabezados por Demetrio Vallejo, para poner remedio al problema.

11/

Alonso, Antonio.- El Movimiento Ferrocarrilero 1958-59.
Ed. Era. p.p. 112-113. 1972.

La empresa ofreció \$180.00, que fueron rechazados por la Gran Comisión; dado que no se llegó a ningún acuerdo, prosiguieron los paros. El 28 de junio, el paro fue de 6 horas, de las 10 de la mañana a las 4 de la tarde, sin desorden; los trabajadores se encontraban en sus puestos, pero estaban inactivos; es la tercera paralización del sistema, empezaba a generar graves problemas, había comenzado el congestionamiento de las vías férreas, se encontraban llenas de furgones, el itinerario de los trenes ya estaba dislocado, el transporte de carga era cada vez más lento; con todo esto, el Gerente acordó suspender la quince na de los trabajadores, para respetar el "Principio de Autoridad"; el paro del 29 de junio fue de 8 horas, este ya fue un serio trastorno para el sistema ferroviario; las actividades económicas estaban desquiciadas, la semiparalización de este medio de transporte, que en aquel tiempo era de vital importancia, afectaba la vida económica del país.

Para el 30 de junio de 1958, el paro fue de 10 horas; es decir, el sistema había sido paralizado 30 horas en 10 días. Ante esta situación, el Presidente Ruz Cortines, se reúne con los miembros de la Gran Comisión y con la Empresa, se propone un aumento de \$215.00, que era la media entre la suma demandada por los trabajadores y la oferta de la empresa, este aumento fue aceptado por la Gran Comisión y así se solucionó el problema. Se suspenden, inmediatamente, los paros y se les comunica a todas las Secciones Sindicales la reanudación de los servicios.

El siguiente paso de la Gran Comisión, con Demetrio Vallejo como Presidente, fue luchar para destituir a los líderes oficiales del Sindicato; el 13 de julio de 1958, Samuel Ortega renuncia a su puesto, quedando al frente, provisionalmente, Salvador Quesada; para el 12 de julio, se inauguró la Comisión Ordinaria por la Gran Comisión, apoyada por otros sindicatos.

Sin embargo, Salvador Quesada trataba a toda costa de res-
 tar fuerza a los grupos opositores; para el 23 de julio, la -
 Gran Comisión decide emplazar a la empresa para ser reconocida,
 de no ser así se volverían a detener las actividades a partir -
 del 26 de julio, empezando, como la vez anterior, los paros esca-
 lonados. Debido a que no hubo respuesta, el paro empezó el día
 programado, el gobierno actuó y citó a pláticas; Vallejo propo-
 nía que se llevaran a cabo nuevas elecciones en un plazo de 40 -
 días. Transcurrido el plazo comenzaron los paros el 1º de agos-
 to de 1958, durando 3 horas; se reprimió al movimiento y el 2 -
 de agosto el gobierno se propuso someter a los ferrocarrileros,
 arrestando a los paristas, menos a Vallejo, pero el movimiento -
 había adquirido demasiada fuerza, pues aún persistían los paros;
 Vallejo y Amorós sostuvieron varias pláticas y por fin acordaron
 que en un plazo de 15 días, a partir del 4 de agosto, se efec-
 tuaran las elecciones generales, una vez dada la noticia, el 5 -
 de agosto empezó a normalizarse el servicio.

"El paro total finalizó el 7 de agosto, después de 96 ho-
 ras de inactividad del sistema, un día antes Vallejo comunicaba
 en un mitin que a los 15 días se efectuarían las elecciones; que
 él sería el candidato, que los salarios caídos serían pagados -
 por la empresa, que se liberarían a los presos políticos y se re-
 tirarían al ejército y los policías de los centros de trabajo".^{12/}

Esto fue un reflejo de que el gobierno saliente de Ruiz -
 Cortines, no quería comprometerse con una represión masiva, a es-
 casos días de terminar su mandato; y que el Presidente electo,
 Adolfo López Mateos, no tenía facultades para hacer frente al -
 problema.

12/ Pellicer, Olga y Reyna, José Luis.- "Historia de la Revolución Mexica-
 na No. 22.- 1952-1960. Colegio de México. p.p. 191.

Las nuevas elecciones se llevaron a cabo entre el 7 y el 22 de agosto, el resultado fue una victoria absoluta para Demetrio Vallejo y sus líderes locales, teniendo a su favor 59,759 votos y 9 en contra; con este proceso se iniciaba una nueva época, el 27 de agosto queda establecido el nuevo Comité.

El nuevo Comité Ejecutivo se desliga del B.U.O. por ser, junto con la C.T.M., el que estuvo siempre en contra de la Gran Comisión, aún persistía la reacción del aparato estatal en contra del nuevo Comité, con ataques, calumnias y recriminación de todas sus acciones; llamaban al nuevo Comité "Conjura Comunista", ya que el Partido Comunista, el Partido Obrero Campesino y el Partido Popular, mantenían contactos directos con la dirección del Sindicato de Ferrocarrileros.

El día 1º de diciembre de 1958, asume el poder como Presidente el Lic. Adolfo López Matéos; designa como Gerente de los Ferrocarriles Nacionales a Benjamín Méndez; se reúne con el Comité del Sindicato y hace una de las proposiciones más importantes, la revisión de las tarifas del transporte de la empresa; esta propuesta era delicada, ya que afectaba directamente el transporte de minerales que, en manos de extranjeros, gozaba de enormes privilegios.

El Comité Ejecutivo, encabezado por Vallejo, envía una demanda de aumento del 16.66% sobre los \$ 215.00, con motivo de la revisión del Contrato Colectivo de Trabajo, y la empresa solicita 180 días para estudiar y solucionar las demandas; otra versión es la de 52 días de prórroga, la huelga se anunció para el 25 de febrero de 1959, el emplazamiento se hizo ante la Junta de Conciliación y Arbitraje, exhortando al Secretario del Trabajo a buscar una solución para la empresa y el Comité.

A las demandas económicas se sumaban las peticiones de tipo político-administrativas; con ellas se pretendía reestructurar a los ferrocarriles, se sugería la adopción de una política definida, con respecto al empréstito extranjero, el cual obtenía intereses exorbitantes; se proponía también redefinir las tarifas; las demandas eran combinación de exigencias económicas y participación de los trabajadores en la empresa.

La fecha señalada para la huelga, 25 de febrero de 1959, se acercaba y no había solución satisfactoria; los ferrocarrileros organizaban una manifestación en apoyo a sus demandas; esta ba programada para el 21 ó 22 de febrero, pero las autoridades se los prohibieron, ya que alterarían el orden público; sólo hubo un mitin en Buenavista, alentando a los trabajadores para iniciar la huelga el 25 de febrero a las 12 horas; la empresa declaraba que los ferrocarriles operaban con un déficit anual de 603 millones de pesos, por lo cual resultaba imposible acceder al aumento solicitado.

La Procuraduría, según versiones, había girado órdenes de aprehender a Vallejo y su Comité, con lo cual la tensión creció, no sólo en la Capital, sino también en todo el país; los Sectores de la Industria y del Comercio, a la vez, preveían graves daños a la economía del país.

La Madrugada del 25 de febrero, hubo pláticas en la Secretaría del Trabajo con la empresa y el sindicato, sin llegar a ningún acuerdo; la huelga estalló y la Junta de Conciliación la declaró inexistente, fijando un plazo de 24 horas para que regresaran los trabajadores a sus labores.

"Parcial o no el paro, existente o no existente la huelga,

el resultado fue que el convenio se firmó el 26 de febrero de -- 1959. En él se estipulaba que la empresa no podría suprimir - puestos que se encontraran vacantes por muerte, jubilación o des - titución; se otorgaba el 16.66% de aumento, sobre los \$215.00; más de 66 millones a servicios médicos para los familiares de - los ferrocarrileros; el programa de construcción de vivienda se intensificaría y la empresa se comprometía a llevar a cabo tanto su reorganización como la implantación de nuevas tarifas, de con - formidad con la petición sindical; otra vez se impusieron los - trabajadores y el servicio volvió a la normalidad.

Aunque tenía en contra a la prensa nacional, a la empresa y al Estado, Vallejo y demás líderes locales, confirmaron el - frente del movimiento, por descuido del Comité Ejecutivo, duran - te las últimas negociaciones, no se habían revisado, en el con - trato firmado el día 26, los casos de los Ferrocarriles Mexica - nos del Pacífico y de la terminal de Veracruz; nuevamente se - iniciaron las pláticas que se iban convirtiendo en una especie de pesadilla. La representación sindical ratificó las peticio - nes económicas y sociales y la Gerencia del Ferrocarril Mexicano no las aceptó. Volvió a emplazarse a huelga para el 9 de marzo, a las 12 horas; también lo hicieron los Ferrocarriles Yucatecos que reclamaban un aumento del 50% en sus salarios, se reanudaron las discusiones. La situación en el Sistema Ferroviario Nacio - nal era caótica, pero el movimiento seguía en pie, a pesar de - las excisiones y separaciones de algunas secciones". ^{13/}

Se emplazó a huelga de nuevo, por lo tanto el 25 de marzo consideraban inminente las declaración de huelga en los Ferroca - rriles Mexicanos del Pacífico.

La Junta volvió a declarar inexistente la huelga, se ha cía un llamamiento de 24 horas para reanudar labores, algunos partidos consideraron contraproducentes los paros, como el - P.O.C.M. y el P.P.S.; el Partido Comunista y el mismo Sindicato coincidían en que se llevaran a cabo los paros, hasta las úl timas consecuencias; el 26 de marzo quedaron despedidos 8 mil trabajadores del Ferrocarril del Pacífico y 5 mil más del Ferro carril Mexicano; todavía el 28 de marzo "Sabado de Gloria" con las pláticas conciliatorias ya interrumpidas, el Comité Ejecuti vo del Sindicato pedía, a 17 Secciones del gremio, que hicieran paro total, para solidarizarse con las huelgas de los Ferroca - rriles Mexicano y del Pacífico. Si los paros anteriores ha - bían sido parciales, el del 28 de marzo de 1959 fue total.

Ese mismo día por la mañana, el Secretario del Trabajo se entrevistaba con Vallejo, para reanudar las pláticas, con la condición de que se suspendieran los paros, el Comité Ejecutivo lo aceptaba, siempre y cuando se restituyeran al servicio a los trabajadores despedidos y se liberara a los detenidos; como no llegaban a un acuerdo, se convino seguir las pláticas el mismo día 28 por la noche; dicha reunión no se llevó a cabo porque - Vallejo fue arrestado por la tarde, junto con los miembros del Comité Ejecutivo; en otras secciones del sistema, se llevaba a la vez, la misma acción; se había desencadenado la represión - ejerciendo tal acción la policía y el ejército, el despliegue fue grandioso; en la Sección Sindical de Peralvillo, utiliza - ron 800 hombres de tropa, policía y agentes, por toda la ciudad se desencadenó la represión; en Guadalajara, incluso la fuerza pública, chocaba contra el pueblo; en Tierra Blanca, Veracruz, y Matías Romero, Oaxaca, la ciudad quedaba sitiada; en San - Luis Potosí, perseguían a los líderes encabezados por Rubén Ro - jas Vigil; y así, sucesivamente, en todo el sistema se desenca - denaba represión feroz contra el movimiento, llevándose a cabo encarcelamientos masivos.

Con las aprehensiones se desmoronó el movimiento, el 29 de marzo de 1959, un día después de las detenciones de los líderes, el ejército intervenía las instalaciones y guiaba los trenes; el 4 de abril, del mismo año, se normalizaba el sistema y así culminaba un episodio grandioso y heróico en las luchas obreras en el país. La persecución se extendió a los gremios: petrolero, telefonista y magisterial; a consecuencia de la represión, cerca de 20 mil trabajadores del sistema ferroviario quedaron cesantes, y sus familias sin ningún medio de subsistencia.

Con este movimiento, el Estado, demostró 'miedo' a la afectación económica del país, por un medio de transporte tan necesario, en aquella época, que hacía dependiente a la econo-mía, por el traslado y envío de mercancías y materiales de consumo, de los centros de producción a los centros de distribu-ción y consumo de la comunidad económicamente activa del país; el Estado salió robustecido por la crisis, ya que se había afianzado su estabilidad, que a la postre le permitió inagurar la era del desarrollo estabilizador, crecimiento económico sostenido y profundización de la desigualdad social.

3.2 Influencia del Movimiento Ferrocarrilero en los Sectores Económicos de la Sociedad Mexicana.

Las luchas ferrocarrileras, desde años atrás y más recientemente en 1948, dejaron onda huella en los otros gremios y sectores de la economía y de la propia sociedad mexicana, donde los factores de la producción se conjugaban para participar abiertamente en el proceso histórico.

El Estado Capitalista, en este periodo, emprendía una política de asignación de recursos al fomento industrial, en la cual, se puede considerar la creación de obras de infraestructura, como plantas de energéticos y la red de transporte fluida; en la asignación de recursos destaca, también, la política impositiva y la comercial, principalmente en el establecimiento de aranceles encaminados a la sustitución de importaciones.

Los telegrafistas inician labor de "tortuguismo", en protesta por no cumplirles las peticiones salariales que habían presentado en 1957; también su lucha se encamina en contra de los líderes oficiales; con los 16 días de huelga, los telegrafistas, empiezan a ver cumplidas sus peticiones; al mismo tiempo, que se consolidaba la lucha de los telegrafistas, la Compañía de Luz y el Sindicato Mexicano de Electricistas interrumpen las pláticas que estaban sosteniendo para revisar sus contratos colectivos de trabajo; Agustín Sánchez Dalint, Secretario del Sindicato, solicitaba un aumento del 30% y semana de 40 horas, entre otras peticiones. El 11 de abril del mismo año, se resuelve el problema y alcanzan un 18% de aumento, más otras prestaciones.

Otro movimiento, que también solicitaba mejoras económicas, era el de telefonistas; sin llegar a la huelga lograron un 15% de aumento en sus salarios. Los petroleros es otro gremio que pugnó porque sus contrato colectivo se revisara, se logró conceder 12 meses de prórroga al contrato colectivo con Petróleos Mexicanos.

La disidencia organizó una Asamblea Nacional, a comienzos de enero de 1959, que acordó desconocer la elección de Pedro Vivanco como Secretario General, y convocó a una Asamblea Extraordinaria; sin embargo, las perspectivas del movimiento democrático petrolero, quedaron condicionadas al desarrollo ulterior del proceso general, en cuyo centro estaba el S.T.F.R.M.

El movimiento magisterial, es otro movimiento con bastante influencia en la lucha de clases en el país; su primera lucha surge en julio de 1956, en la Sección 9 del Distrito Federal, solicitando un incremento del 30%, además del desconocimiento de los líderes charros; al final triunfa Othón Salazar, el 9 de septiembre, en un congreso independiente, aprovechando la pugna entre Sánchez Vite y Enrique W. Sánchez, creóse el Movimiento Revolucionario del Magisterio, que en 1950 ya tenía representantes en casi todas las escuelas primarias del Distrito Federal. El Movimiento Revolucionario Magisterial (M.R.M.), celebra, el 12 de abril de 1958, una manifestación en el Zócalo para replantear las demandas salariales que se habían presentado en 1956; utilizando el gobierno sus órganos represivos, agudizó más al movimiento.

El M.R.M., resalta una serie de peticiones de carácter social; dentro de las instalaciones de la Secretaría de Educación Pública (S.E.P.), participan activamente sus miembros.

El Presidente anunciaba un aumento de sueldo, que para el movimiento magisterial significaba un triunfo, aunado al triunfo ferrocarrilero y a la gestación del movimiento independiente, en el cual se encontraba el Sindicato Petrolero, para sorpresa del propio Estado; se procedió a frenar la insurgencia sindical, por la afectación económica que producía, y lo cual no permitiría el Estado, ya que las estructuras demonstraban debilitamiento y una afectación a sus intereses.

Para muestra basta un botón; en el mes de agosto hubo signos de que el Gobierno "favorecería", a regañadientes, la celebración del Congreso de la Sección 9 del magisterio, y las nuevas elecciones del Sindicato Ferrocarrilero; en contrapartida, se reprimió rápidamente el brote independiente en el Sindicato Petrolero; se negó el registro a la alianza de telegrafistas; se allanaron las oficinas del Partido Comunista y se encarceló a partidarios de Demetrio Vallejo.

En una manifestación del M.R.M., el 8 de septiembre, se reprimió y encarceló a Othón Salazar y Encarnación Pérez Rivero; después de las pláticas con las autoridades, se decide llevar a cabo elecciones; el 31 de octubre de 1958, resultaron electos Gabriel Pérez Rivero, gente cercana al M.R.M., y Othón Salazar, ya que su lealtad al movimiento permitió augurar que gozaba de gran prestigio.

La presencia de líderes independientes en la Directiva del Sindicato Nacional de Trabajadores del Estado (S.N.T.E.), aunada al reconocimiento de Vallejo en Ferrocarriles, permitía una modalidad en materia política sindical, en el gobierno de López Mateos que iniciaba sus actividades, esto rompió el esquema tradicional del sistema político mexicano.

Las conquistas del Movimiento Revolucionario Magisterial habian sido posibles, no sólo por la solidaridad y disciplina - de sus miembros, sino por el apoyo que les habian brindado estu - diantes y obreros, principalmente ferrocarrileros, telegrafis - tas, telefonistas y petroleros, y por la forma conciliatoria en que actuó el gobierno de transición que vivía el país, y en ge - neral, como grupo de presión en favor de determinadas prácticas sindicales en el país.

Después que el Estado Mexicano, por medio de sus apar - tos represivos detuvo la insurgencia obrera, el Sindicato Ferro - carrilero queda aislado, ya que la falsa orientación que reci - bieron de que ellos solos podían triunfar, fue totalmente inco - rrecta; la prueba, de que su pensamiento era erróneo, fue que - el Estado detuvo no sólo a ellos, los ferrocarrileros, sino tam - bién a maestros, electricistas, telegrafistas y petroleros; es - to por considerarse una mecha que ponía en peligro la infraes - tructura económica y política del país y, por lo tanto, del sis - tema político-económico mexicano.

Es en el régimen del Lic. Adolfo Ruiz Cortines, donde se crean las condiciones de participación obreras, encabezadas por los ferrocarrileros. Anteriormente existían antecedentes para crear un frente sindical, ya que el descontento era general, o - casionado por los bajos salarios; pero es el Sindicato Ferroca - rrilero el que emprende la lucha, con el movimiento de 1948, - que culmina en la derrota, en 1959, pero ya con la participa - ción de otros gremios que, a la vez lucharon por mejoras sala - riales, muestran, en un momento dado, solidaridad con sus herma - nos de clase.

Es el movimiento ferrocarrilero el que marca el despertar de la clase obrera, en una nueva etapa del desarrollo industrial de México; este despertar, representa la amenaza más seria, para romper el orden establecido, no sólo en la política sindical oficial, sino en la estructura económica del país.

Los ferrocarrileros, al igual que los petroleros y electricistas, podían desquiciar con el paro de labores la economía nacional; esto se debía al lugar estratégico que ocupaban en la producción global de la economía mexicana, lo que los permitió para tener una capacidad de negociación mayor con el Estado, en comparación con la de otros sectores del proletariado; sin embargo, fueron derrotados al rebazar los límites de tolerancia del Gobierno y, a la vez, por no permanecer unidos durante sus luchas, ya que la unidad les hubiera dado mayor fuerza y mayor táctica, para ceder en el momento preciso y reagruparse cuando sintieran que la represión se iba a dar, puesto que ya había identificación y conciencia de clase.

La influencia del movimiento ferrocarrilero sobre los otros sectores de la economía fue determinante, por la lucha constante que ha tenido este gremio, desde su aparición hasta 1948, que fue donde realmente se desarrollan las luchas de los otros gremios.

En ejemplo a los ferrocarrileros y en torno a ellos, se pretendió crear un frente sindical, que no fructificó, pero sí puso al Gobierno entre la espada y la pared, ya que de lograrse se hubiera creado una muralla, presionando al Estado, para buscar reivindicaciones y para ceder a sus demandas; esto hubiera sido, poco a poco, el acabose del Charrismo y la mediatización de la clase obrera y, a la vez, la posible desaparición de las Centrales Charras y los Líderes Espurios.

3.3 Análisis y Balance del Movimiento Ferrocarrilero y su -- Efecto Económico.

Los finales de la década de los cincuenta se caracteri- zaron, desde el aspecto económico, por un lento crecimiento del producto nacional, ya que los años de 1957 y 1958 fueron muy ne- gativos para el proceso de crecimiento económico del país, pués se había vuelto imprescriptible una auténtica rectificación de política económica, que fuera capaz de estimular un autentico - crecimiento de la economía; para esto habría que moverse en un aspecto político más favorable, o sea, mantener al movimiento - obrero controlado y organizado, para servir a la maquinaria po- lítica. El Estado Mexicano, no se atrevió a reprimir, desde - su inicio, a la insurgencia obrera, porque el costo de esa deci- sión, en un año de elección presidencial, hubiera podido resul- tar muy elevado, por razones coyunturales; se perdió el con- trol y con ello el sistema económico-político llegó a tambalear se gravemente.

El control estatal sobre los sindicatos, consolidado por la derrota obrera de 1958-1959, permite una eficiente adminis- tración de los salarios, con el pretexto de la estabilidad de - precios y el crecimiento económico; al finalizar esta década, las contradicciones de la economía nacional hicieron crisis, - las exportaciones se estancaron y el Producto Interno Bruto ape- nas aumentó en un 3.8%, en 1961.

La meta prioritaria del Gobierno era fortalecer el aparato político, para instaurar la nueva estrategia del desarrollo, conocido como "Desarrollo Estabilizador", la opción fue la su- presión de todo movimiento de clase, para poder reactivar la - economía; con la decapitación del movimiento ferrocarrilero y - la drástica sentencia impuesta a sus dirigentes, junto con el -

aniquilamiento de la Directiva Sindical de la Sección 9 del magisterio, fueron el comienzo de lo que, con el tiempo, habría de convertirse en norma: extirpar, desde su misma raíz, todo peligro de movilización.

La recuperación de los salarios, unida al fortalecimiento de los líderes oficiales, fueron los dos instrumentos claves para asegurar la estabilidad política del sistema; se legitimaba a la desigualdad, en vista de que el éxito del desarrollo estabilizador había sido la multiplicación de la ganancia capitalista.

Es a partir de 1959 y el inicio de los sesentas, que el crecimiento del Producto Interno Bruto real ha sido superior al registrado en el período precedente y ha tenido la tendencia a acelerarse; el incremento medio de los precios ha sido sensiblemente inferior al del volumen de bienes y servicios, se ha mantenido el tipo de cambio, en condiciones de libre convertibilidad, y ha mejorado paulatinamente la participación de los sueldos y salarios, en el ingreso nacional.

Para implantar su nueva política, el gobierno tuvo la necesidad de sellar toda posibilidad de fuga que pudiera poner en peligro la estabilidad política del sistema y, por supuesto, tuvo éxito; el desarrollo estabilizador no encontró obstáculos políticos en su camino, o sea que, la relación entre el crecimiento económico y la estabilidad política se volvió entrañable.

Ante dichas circunstancias, el crecimiento económico, se basó considerablemente del núcleo de la clase obrera; durante el desarrollo estabilizador, se acentuó la desigualdad entre los distintos sectores de la clase trabajadora.

Las luchas proletarias, de 1958-1959, no afectaron a los mecanismos de control establecidos sobre el movimiento obrero organizado, por el contrario, con la experiencia vivida se afianzaron más todavía; por una parte aumentó la experiencia de los dirigentes políticos, ya que mejoraron la situación económica de los obreros, lo cual se convirtió en un factor favorable para el mejor mantenimiento del control en un ambiente de paz social; y por la otra, el Presidente en turno, Lic. Adolfo López Matéos, estimuló una política de mejoramiento salarial, sobre todo dentro del sector industrial y en las empresas del Estado. La política, sobre los sectores populares, resultó ser el elemento fundamental de la estabilidad política y económica; a partir de 1960, los elementos distintivos, de la política, fueron: o se negociaba, o se reprimía, pero no se toleraba. Con este marco, de la posición del Estado, se vé el afianzamiento político del sistema; se afianzaba para crecer económicamente, y crecía para afianzarse más aún.

A grosso-modo, se mencionaran algunas consideraciones sobre la situación prevaleciente en el momento a priori y a posteriori, de la situación económica-política que prevalecía en ese momento histórico del país.

- 1.- El periodo comprendido de 1952 a 1958, representó un momento de transición en el proceso de industrialización de país; se desarrolla entre la primera fase, llamada de sustitución de importación de bienes de consumo, que va de 1940 a 1950-55, y la segunda etapa, que se le conoce como de desarrollo estabilizador, que va de 1958 a 1965-70.

- 2.- Dentro del mismo periodo de transición, existen dos momentos: el primero que corresponde a los años de 1950-52 a 1955, que se caracterizó por la crisis económica (inflación y resección) interna del país, aunada a los problemas exteriores que culminan con la devaluación del peso, en abril de 1954; el segundo momento es de 1955 a 1958-59, en el que se manifestó claramente la recuperación económica del país, que sirvió como base para el afianzamiento del desarrollo estabilizador de los años siguientes.
- 3.- El Estado ha sido promotor del desarrollo industrial en México, facultado, en mucho, para este propósito por su capacidad como administrador político de toda la sociedad en general.
- 4.- La dirección sindical oficial, no es parte de lo que propiamente podemos llamar la estructura del gobierno, pero al mismo tiempo, los líderes obreros son parte del aparato político del Estado Mexicano y su vinculación es indiscutible.
- 5.- El panorama, en general, de los años de 1952-1958, mostró las pugnas entre las direcciones de las dos centrales obreras más importantes de la época, la CROM y la C.T.M., por el control obrero y el poder político como fracción.
- 6.- Hubo una correspondencia entre el acontecer económico con el político, que se reflejó en el movimiento obrero; las movilizaciones proletarias, encabezadas por los dirigentes obreros oficiales, aparecen en el inicio del periodo 1952-1958.

Motivados por la necesidad de un incremento salarial - frente a la inflación de los años 1950-1955. La segunda etapa del movimiento obrero, después de 1955, tiene su causa en las reivindicaciones económicas, y llega a luchar, por la democratización de sus sindicatos, hasta culminar con la agitación obrera de 1958-1959.

- 7.- El problema fundamental de la lucha social, en el período 1958-1959, lo constituyen las contradicciones del capital y el trabajo; de este modo, todas las manifestaciones políticas y económicas se deben seguir estudiando, pues con esto se dará un mejor análisis de la historia de México durante esos años, ya que continúa siendo la misma lucha de clases en el país.
- 8.- Hablar del movimiento obrero, es como hablar de clases; de la industrialización, como la expresión más clara - del capitalismo; y de éste, como la representación de los intereses de la clase dominante, impuestos éstos - como el interés colectivo de la sociedad.

Con esta semblanza, se da una pauta para seguir de cerca la interpretación y el estudio del movimiento obrero en general, particularmente el sector ferrocarrilero, que es y ha sido un gremio de lucha y de participación en los movimientos reivindicativos de la clase obrera mexicana, y que, sobre todo, es un factor económico importante para la economía del país; aunque no se le ha dado la importancia que merece el traslado y distribución de bienes y servicios, a un bajo costo y sin intermediarios, a los productos primarios y extractivos, como son los minerales y los productos del campo.

Es el movimiento ferrocarrilero de 1958-1959 el que de hecho hizo del Estado, aunque temporalmente, un objeto de relativa fragilidad, pues con sus demandas de tipo económico, - que fue respaldado por otros sindicatos, rebaso lo económico para convertirse en político su movimiento, y así demostrar - una fuerza incomparable, que si se hubiera capitalizado, - otra cosa sería de la moneda, porque el Gobierno demostró su tendón de Aquiles, al reprimir violentamente a un gran movimiento obrero que ha hecho historia y que, además, deja un ejemplo y un compromiso para los movimientos venideros, que no deben defraudar lo hecho, por los ferrocarrileros y otros gremios, en pos de una auténtica clase obrera independiente, en contra de un gobierno pro-elitista, del poder económico y político.

La tasa de crecimiento del P.N.B., tuvo una baja sensible en el período de lucha mencionado. (Ver Cuadro No. 6.).

La falta de un frente sindical único, creó, en el gremio ferrocarrilero, un aire de autosuficiencia; desde las huelgas de febrero de 1959, se había hecho evidente la falta de solidaridad, y es en marzo del mismo año, que el Sindicato Ferrocarrilero se halla casi completamente sólo, ya que una falsa orientación había llevado a los trabajadores a la incorrecta creencia de que ellos solos podrían triunfar.

"En 1959, el Sindicato Ferrocarrilero, que cuenta con una larga tradición de lucha gremial y, además, el menos favorecido de los grandes sindicatos, en materia de salarios y prestaciones, había logrado desligarse de la burocracia sindical oficialista y, con una dirección independiente, aparecía como la avanzada de la lucha obrera y como una amenaza real para el aparato constituido.

La debilidad de las organizaciones políticas de la izquierda, 30 años de despolitización sistemática, el desigual desarrollo del despertar obrero en otros gremios, etc., constituía el marco dentro del que los esfuerzos de la naciente vanguardia obrera tendrían que operar.

En este contexto, la lucha ferrocarrilera adquirió muy pronto perfiles netamente políticos, que la llevaban, sin remedio, a un encuentro frontal con el Estado.

El enfrentamiento fue resuelto por el Estado, con más de 10 mil detenidos, el encarcelamiento de toda la dirección sindical y una represión generalizada, que resultó en una derrota general de la insurgencia obrera, que aún hoy se manifiesta. Paradójicamente, empero, esta regresión en el desarrollo social, habría de jugar un papel funcional de primer orden en el crecimiento económico posterior del capitalismo mexicano.

La importancia estratégica que tuvo el movimiento, ante los ojos del régimen, se ilustra con el hecho de que los dos principales dirigentes de los ferrocarrileros, Demetrio Vallejo y Valentín Campa, permanecieron en prisión hasta el año de 1970". ^{14/}

Se habla y dice, sobre Campa y Vallejo, pero no sólo ellos fueron los exponentes de este capítulo que marca el movimiento obrero como uno de los aspectos más importantes en la historia de México.

^{14/} Cordera Campos, Rolando.- Estado y Desarrollo en el Capitalismo Tardío y Subordinado. Revista de Investigación Económica. Facultad de Economía. UNAM. p.p. 492.

Hay que reconocer la participación de otros dirigentes a nivel local que son, en un momento determinado, los que marcan la pauta de solidaridad y entrega por ideales justos, por mejores reivindicaciones del gremio y de la clase obrera en general; líderes que pasan en el anonimato de sociólogos y estudiosos del movimiento obrero y que deberían reconocer, aunque sea brevemente, su ideal y participación en busca de un México mejor y más justo.

Se puede considerar lo siguiente, como un breve esbozo, sobre el efecto económico al terminar la década de los cincuenta:

"Las contradicciones de la economía mexicana hicieron crisis al iniciarse la última década. Las exportaciones se estancaron y el Producto Interno Bruto apenas aumentó en un 3.8%, en 1961.

El consumo creció en menor proporción que la población y, en 1962, la Inversión Bruta sufre un estancamiento".^{15/}

^{15/} Cordera Campos, Rolando.- Op. Cit. p.p. 494.

CAPITULO IV

CAPITULO IV.

IMPORTANCIA ECONOMICA DE LOS FERROCARRILES EN LA VIDA ECONOMICA DEL MEXICO ACTUAL.

4.1 Tendencia del Transporte de Carga y Pasajeros.

El sistema de transporte es un factor decisivo para -- apoyar el desarrollo de todas las actividades de tipo económi co y social en cualquier país, ya que el movimiento de mercan cías es un requerimiento esencial en las distintas y diferen tes etapas de todo proceso de producción y distribución, ya - sea de materias primas, bienes semielaborados o productos ter minados, en una etapa final, que es la de distribución para - el mercado de consumo, ya sea directo o indirecto; por otro lado, tenemos la transportación de personas para poder despla zarse de un lugar a otro, para que se puedan establecer una - serie de relaciones, ya sean económicas, sociales, culturales o políticas, que afectan el comportamiento, la forma de vida y, a la vez, la formación de las personas.

El transporte influye en forma decisiva, para la trans formación de la estructura productiva, al comunicar regiones y centros de producción y consumo; es un medio de intercam - bio entre las regiones del país y el exterior; es el sistema de transporte el que, en función de la demanda por atender, - se estructura por los sistemas de trasportación de carga y pa sajeros, que de acuerdo al ámbito de comunicación que estable ce, comprende el transporte inter-urbano, ya sea de nivel in ternacional, nacional, troncal, alimentador o rural, el trans porte urbano y sub-urbano y las terminales o centros de trans ferencia.

De acuerdo a las características del servicio que se ofrece, se puede decir que existen los siguientes modos de transporte: carretero, ferroviario, marítimo, aéreo y ductos; cada uno de estos medios es igualmente importante, ya que tienen campos específicos donde sus respectivas ventajas se maximizan, y sus características propias los hacen más adecuados para las diferentes necesidades por atender.

A continuación se presente un panorama general sobre el transporte, dando un especial énfasis al sistema ferroviario, por ser el tema más propio de este estudio.

El transporte constituye un sistema integrado, donde los movimientos de carga y pasajeros requieren atenderse de distintas formas, puede caracterizarse por los siguientes componentes: los usuarios, los prestadores de servicio, la infraestructura, la industria de equipo de transporte y una compleja organización.

"La actividad en el transporte, durante los últimos 10 años, ha sido de las más dinámicas, ya que su producto bruto creció en un 10% anual, superior al total nacional y, en consecuencia, su participación en el Producto Interno Bruto pasó del 4.1% al 5.8%; con esto, la importancia de la economía nacional es fundamentalmente establecer vínculos entre los centros de producción y consumo, así como a los movimientos de los factores de la producción que se realizan a lo largo del territorio nacional. El transporte nacional de carga es cada vez mayor por unidad del Producto Interno Bruto, pues el tonelaje movido en 1981 ascendió a 570 millones, en base a un crecimiento, en el período 1970-1981, del 7.4% anual, y con recorridos que han aumentado de 350 Kms. a 416 Kms. en promedio".^{16/}

^{16/} Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Sistema Nacional de Transportes-1982. p.p. 1-2.

Por lo que respecta al transporte de carga, con el exterior, creció aceleradamente, a una tasa del 12.4%, debido al incremento en la exportación de petróleo y al aumento de importaciones, derivado del impulso a la industria y al déficit en granos; los puertos y las fronteras reflejan vulnerabilidad para poder hacer frente al aumento del comercio exterior, ya que presentan una serie de problemas de congestión; resalta también, la dependencia de embarcaciones extranjeras que atienden más del 90% del transporte marítimo, a través del cual se transporte el 82% del comercio exterior.

En relación al transporte de pasajeros, "El transporte inter-urbano refleja un incremento del 92% anual, en el periodo 1970-1981, consecuencia de la mayor movilidad de la población, el transporte ejerce una importante demanda de bienes y servicios a otras ramas de actividad. Destaca en primer término, las compras de equipo que representaron el 11% de la formación bruta de capital fijo del país, en el periodo de 1970-1978; la construcción se concreta en obras de infraestructura de transporte. Como fuente generadora de empleo, tiene una importancia relevante, ya que el transporte ocupa más de 800 mil trabajadores directamente, 75% en autotransporte, que se estima genera indirectamente 1.5 millones de empleos adicionales". ^{17/}

El Sector Transportes, debería perseguir objetivos como los siguientes:

- 1.- Sustentar los propósitos de desarrollo económico y social del país, satisfaciendo, al menor costo para la

^{17/} Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Op. Cit. p.p. 2.

población, las necesidades derivadas del movimiento de bienes y personas, mediante un sistema integrado, moderno y eficiente, donde cada modo de transporte atienda los movimientos para los cuales resulte más apropiado.

- 2.- Contribuir a un desarrollo regional más equilibrado, - mediante una infraestructura y servicio de transporte, que permita establecer una mejor vinculación entre las distintas regiones del país.
- 3.- Apoyar el desarrollo de una más justa sociedad, donde se mejore el acceso de cada habitante al uso del transporte más adecuado, dando una mejor integración, tanto en lo económico como en lo social.
- 4.- Servir para fortalecer la soberanía del territorio, - mantener la mexicanidad en el servicio público y alcanzar una participación relevante de las empresas nacionales, así como regular el servicio de empresas extranjeras en el país.

La demanda de transporte ha aumentado a tasas superiores a las del Producto Interno Bruto, sin embargo, éstas se han podido atender por el sistema de transporte establecido, aunque han habido distorsiones y problemas de carácter estructural que hacen ver la vulnerabilidad del sistema para responder a un crecimiento económico adecuado al país, y contribuir a los propósitos de un desarrollo regional más equilibrado.

Se deben iniciar obras de infraestructura para hacer frente a las necesidades de transporte para cuando termine el

sexenio, o sea 1988, "se contempla un crecimiento del Producto Interno Bruto del 4.5%, y un crecimiento sostenido del 6%, para el año 2000.

El transporte nacional de carga, sin incluir el movimiento de petróleo y derivados por ductos y cabotaje, asciende a 393.8 millones de toneladas que se han atendido mediante un uso excesivo del autotransporte, que en la actualidad moviliza el 81% del total, debido al rezago del ferrocarril, que ha perdido terreno, de un 30% en 1977 a un 17% a la fecha; - la calidad en el servicio influye, cada vez más, en la selección del medio de transporte, especialmente en su rapidez y - confiabilidad, ya que el proceso de industrialización está aumentando la proporción de productos manufacturados, con un mayor valor específico, ya que la situación existente en los - precios subsidiados de los hidrocarburos y el rezago del servicio ferroviario, favorece el crecimiento excesivo del transporte por carretera". ^{18/}

El problema del transporte troncal, se agudizó en el período de 1970-1980, por el retraso en la modernización de - la red troncal de carreteras, que no ha sostenido el equilibrio con el desarrollo de los otros sectores productivos.

Es en 1980 cuando se inician los programas de carácter estructural, como es la modernización de la red férrea, los - puertos industriales, el fomento a la marina mercante y la modernización de la red básica de carreteras; siendo, la restricción en el presupuesto, el motivo por el cual se detuvo - su avance.

^{18/} Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- IBID. p.p. 3-4.

"En el año de 1988, se estima que el transporte nacional de carga ascenderá a 800 millones de toneladas, que sin - incluir el petróleo y derivados, transportados por ductos y - cabotaje, se comprende será un movimiento interno de 495.7 millones de toneladas, que representa un 35% más que en 1982".^{19/}

El transporte en México, ha tenido un amplio grado de desarrollo, año con año, especialmente el autotransporte. A pesar de una mayor participación del ferrocarril y el cabotaje, que constituyen los que más volumen de carga transportan, "para el año 2000, se estima que estos medios de transporte - moverán, aproximadamente, dos terceras partes del tonelaje, - lo que significa dos y media veces más el tonelaje actual, - además se considera que el transporte por ferrocarril, deberá duplicarse, sin tasas de crecimiento, a un 18%, o sea, que - sería cuatro veces el movimiento actual".^{20/}

Las ampliaciones de las tendencias del transporte, del año de 1982 al año 2000, en millones de toneladas y con su - respectivo porcentaje, se observan en el Cuadro de Tendencias del Transporte. (Ver Cuadro No. 7.).

Por lo que respecta al transporte interurbano de personas, ascendió a 1,845 millones de pasajeros en 1981; el cual se realizó, a través de medios colectivos, en un 65% y en automóvil en un 35%.

19/ Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- IBID. p.p. 5-6.

20/ Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- IBID. p.p. 7.

El autotransporte público representa el 97% del servicio colectivo y el 10% del transporte carretero; el servicio ha respondido con un crecimiento adecuado, a nivel interurbano, pero con muchas dificultades a nivel sub-urbano.

El servicio ferroviario de pasajeros, ha decrecido a un ritmo anual de 3.4%, esto como consecuencia de la extensión de los servicios de autobús, que tienen tarifas similares a los ferrocarriles y cuentan con una rapidez y puntualidad mayor que el ferrocarril, ya que éste cuenta con equipo e inmuebles antiguos y obsoletos, además de una vía sencilla que origina retrasos.

El transporte inter-urbano de pasajeros representa la mayor presión sobre las necesidades de carreteras, dada la poca participación del ferrocarril y del avión que, aún siendo estratégicamente importantes, son marginales en cuanto a las cifras totales, por eso, es importante una auténtica modificación sustancial en el papel que representa el ferrocarril en este tipo de demanda, de tal forma que hacia el año 2000 el porcentaje de participación sea significativo.

Las tendencias del transporte de pasajeros, del año de 1982 al año 2000, en millones de pasajeros y su porcentaje proporcional, se observan en el cuadro de Tendencias del Transporte de Pasajeros. (Ver Cuadro No. 8.).

Con esta breve información sobre el transporte en México, se tiene una idea de como funciona y en que condiciones se encuentra la red troncal de este medio, que es de vital importancia para la economía del país, por la gran influencia que ejerce en la transportación de materias primas y semielaboradas para la industria y el comercio.

4.2 Tendencias Económicas del Transporte Ferroviario.

Es el ferrocarril uno de los factores que desempeñan - una importante función en el desarrollo económico de cual - quier país; como es el caso de los países europeos, Japón, - la URSS y el propio E.U., ya que este medio de transporte, de - bido a sus ventajas de gran capacidad de movimiento, tanto en carga como en pasajeros, y sus bajos costos de operación, hacen que este medio sea atractivo para los movimientos masivos o recorridos de media o larga distancia.

La problemática por la cual atraviesa este medio de - transporte es real, el ferrocarril desempeña una función esen - cial en el movimiento de mercancías; en 1981, ascendió a 60 millones de toneladas, en la actualidad su importancia sigue siendo tal, ya que es el principal medio para el traslado de cereales, materias primas y productos semielaborados de baja densidad económica, pero estratégicos para el ahorro popular y el desarrollo industrial, pero en realidad, su participa - ción en el movimiento total, ha disminuido de un 28%, en 1970, a un 19% en 1981; inclusive en movimientos que resultaría - más ventajoso hacerlos por ferrocarril, la calidad del servi - cio actual no permite que se absorba una mayor proporción del movimiento de productos elaborados, para los cuales el tiempo tiene un valor relevante y tienden a ser la mayor parte del - total de la carga, dado el proceso de industrialización.

Por lo que respecta al movimiento de pasajeros, por fe - rrocarril, fue en 1982 de 22 millones, y su tendencia es a de - saparecer, ya que funciona con equipos obsoletos y pesados, - además de antiguas vías sencillas, lo que da por resultado un mal servicio, de baja calidad y de un alto costo; o sea, más

de tres veces superior al servicio público por autobús, el cual actualmente cubre casi la totalidad de las estaciones del ferrocarril.

La red ferroviaria cuenta, actualmente, con 25,500 Kms., lo cual representa un notable rezago a las necesidades actuales, ya que, además, tiene una estructura basada en ejes radiales a la capital, con pocos enlaces directos entre regiones; la vía es sencilla casi en su totalidad, con menos de 1,000 Kms. con sistemas modernos de control de tráfico; presenta una serie de tramos críticos de curvas y pendientes; es en 10,000 Kms. donde se soporta el 90% del tráfico, donde tramos considerables experimentan problemas de saturación; en lo que respecta a los patios y terminales, no existe suficiente capacidad y se carece de sistemas modernos de operación. La conservación del sistema férreo y de la maquinaria y equipo, está entre los problemas más críticos, para mantener el buen estado del sistema, ya que todos estos problemas son rezagos acumulados.

En lo que concierne al equipo de la fuerza tractiva, se tiene que 1,800 locomotoras de arrastre y 50,000 carros de carga son relativamente modernos, "sin embargo, este sistema enfrenta serias deficiencias en los sistemas de mantenimiento y reparación, que limitan su disponibilidad para el servicio, especialmente en cuanto a locomotoras se refiere, donde el porcentaje fuera de servicio ha aumentado de un 15% en 1970, a un 28%, en 1982". 21/

21/ Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- IBID. p.p. 12.

La mayor parte de la red férrea opera con una vía única y con el antiguo sistema de ordenes de tren, con escasos sistemas de señalización; con esto nos damos cuenta de la urgente modernización de este medio, ya que no brinda, en la actualidad, la seguridad suficiente y, además, se limita la capacidad de las vías; la mayoría de los trenes de carga no tienen horario fijo y, aunque se ha incrementado el número de trenes unitarios y directos, se persiste, ineficientemente, en la formación de trenes que obligan a gran número de maniobras, en patios y paradas a lo largo del recorrido.

"El déficit de los ferrocarriles, continúa aumentando en forma significativa, se incrementaron las tarifas en un 17% de promedio anual, de 1976 a 1982, y sin embargo el costo del transporte de carga es el doble del costo de la tarifa que se cobra; y el costo del transporte de pasajeros, es 5 veces mayor. El mayor subsidio, en este transporte, se canaliza a productos minerales e industriales, sin que esté clara su justificación".^{22/}

Las tendencias de los ferrocarriles y su participación para los próximos años, sería:

- 1.- El transporte ferroviario, tenderá a depurarse radicalmente, con el objeto de responder a su función estratégica en el sistema nacional de transporte y las necesidades crecientes de ampliación de la red troncal de carreteras.
- 2.- La participación de los ferrocarriles en la transportación del tonelaje, por vía terrestre, puede alcanzar:

^{22/} Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- IBID. p.p. 13.

un 30% al término del presente siglo, lo que implicará un crecimiento entre el 8 ó 9% anual; con esta proyección se duplicaría lo que actualmente se transporta.

A corto plazo, se requiere la recuperación de los movimientos a granel de productos de baja densidad que se han derivado del autotransporte y, a un mediano plazo, se debe participar en mayor medida en los grandes movimientos de productos elaborados y perecederos, mejorando, con ésto, la calidad del servicio, para que se combine el servicio de este medio con el autotransporte.

- 3.- Por lo que se refiere al transporte de pasajeros, la participación de los ferrocarriles, a corto plazo, seguirá siendo deficiente, permaneciendo sólo los servicios de mayor demanda.

Para el mediano y largo plazo, se requiere, por las necesidades actuales, que este medio de transporte acelere su crecimiento, para que se pueda llegar a tener movimientos masivos sub-urbanos entre grandes ciudades y a distancias medias con alta densidad de viajes.

El desarrollo de los ferrocarriles exige de dos conjuntos de acciones: uno para el corto plazo, de inversiones menores para que se pueda aprovechar al máximo la infraestructura actual y, el segundo de mediano y largo plazo, que implique cambios estructurales y de grandes inversiones, para que se pueda lograr un incremento sustancial de capacidad y cobertura del sistema; deberán llevarse a cabo, estas acciones, en paralelo, debido al largo periodo de construcción y maduración de los proyectos.

"Con el objeto de revitalizar integralmente el sistema ferroviario, para que en el mediano y largo plazo pueda absorber volúmenes importantes del tráfico de carga y pasajeros, - será necesario intensificar la ampliación y modernización de la infraestructura ferroviaria, en especial, en las rutas - troncales de gran densidad de tráfico y construyendo mejores enlaces directos entre regiones prioritarias, para lo cual se proponen los siguientes proyectos:

- 1.- Ampliar el eje distribuidor Veracruz-México-Guadalajara a vía doble, terminando, en el sexenio actual, el tramo México-Querétaro y la rectificación del de Esperanza-Cordova.
- 2.- Establecer el eje transversal directo Matamoros-Monterrey-Guadalajara-Manzanillo, construyendo, en el próximo sexenio, los nuevos enlaces Guadalajara-Encarnación y Salinas-Laguna Seca, además, ampliar a vía doble el tramo Saltillo-Monterrey.
- 3.- Modernizar el eje troncal México-Laredo, iniciando la segunda vía de Viborillas-San Luis Potosí.
- 4.- Construir la vía costera del Golfo, continuando con el nuevo enlace ferroviario entre Veracruz y Tampico. Deberá revisarse la alternativa de enlace entre México y Tuxpan.
- 5.- Electrificar las rutas troncales de gran densidad de tráfico, para lo cual, deberá concluirse el tramo México-Querétaro y estudiar los tramos para continuar a futuro hacia Guadalajara y San Luis Potosí". ^{23/}

"El movimiento de carga de los ferrocarriles, se incremento en un 90.7%, entre 1970 y 1982, en relación a toneladas-kilómetro, lo que representa un incremento promedio anual del 6.1%".^{24/}

Por lo que respecta al servicio de pasajeros, no se le puede calificar de satisfactorio; con un aumento en la población del país, de alrededor del 42% entre 1970 y 1982, el volumen de pasajeros por kilómetro se incremento únicamente en un 17.7%; los pasajeros-kilómetro de primera clase aumentaron al 51.1% y los de segunda clase, únicamente, un 3.3%. (Ver Cuadros No. 11., 12. y 13.).

Lo satisfactorio, dentro del tráfico de carga ferroviario, es que excede al Producto Interno Bruto, a pesar de la crisis que se presentó en 1973.

Los productos industriales registraron una tendencia hacia el aumento de participación en 1979, pasando del 25.9% al 37.5%; descendiendo, en 1980, al 34.6% y hasta el 32.3%, en 1981.

El grupo de productos inorgánicos incrementó ligeramente su participación. El grupo del petróleo y sus derivados se mantuvo constante de 1970 a 1976, con aproximadamente un 10%; a partir de 1977, su participación ha sido cada vez menor, llegando hasta un 4.7% en 1981. Otro grupo, el de productos que abarca a los forestales, animales y sus derivados, ha tenido una constante disminución en su participación total.

^{24/} Ferrocarriles Nacionales de México.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981. p.p. 9

En cuanto a los grupos de los productos agrícolas y los productos minerales, han conservado sus fluctuaciones anuales y su proporción en el flete total.

Para el comercio exterior, los ferrocarriles nacionales juegan un papel vital, en vista de que comunican los principales puertos, tanto marítimos como fronterizos, con los mayores centros de consumo y producción en el interior de la República Mexicana. (Ver Cuadro No.14.)

El servicio de pasajeros tuvo los siguientes resultados, en el periodo comprendido de 1970 a 1982: con un aumento en la población de alrededor del 42%, el volumen de pasajeros-Kms. se incrementó en un 17.7%; el de pasajeros-Km. de primera clase en un 51.1% y los de segunda clase únicamente el 3.3%. (Ver Cuadro No. 11.).

El número de pasajeros, o sea el número de boletos vendidos, disminuyó en un 38.9% en el periodo aludido; los pasajeros de primera clase aumentaron ligeramente en un 4.6%, mientras que los pasajeros de segunda clase registraron una disminución del 44.2%. (Ver Cuadro No. 12).

Por lo que respecta al tráfico de pasajeros, son los ferrocarriles una empresa que arroja resultados negativos, ya que el número de pasajeros disminuye 52.2% y el de pasajeros por kilómetro 19.3%, entre 1970 y 1982; las demás empresas ferroviarias aumentaron en 102.3% su número de pasajeros-Km.

El resultado del deficiente tráfico de pasajeros, puede atribuirse a dos causas: primero, a la degradación paulatina, desde hace muchos años, de la calidad del servicio respecto a la puntualidad y estado físico de los trenes.

Segundo, a la, cada vez más desventajosa, posición de los ferrocarriles con respecto a otros medios de transporte, ya que ha permanecido estático en relación al autotransporte de pasajeros, no sólo a la velocidad comercial, sino también a la frecuencia del servicio.

En lo que respecta al servicio de express y correo, cu ya finalidad es el transporte expedito de partidas relativa -mente pequeñas de mercancía, el cual tuvo un desarrollo vigo -roso en la época en que era el único medio de transporte te -rrestre.

El tráfico de express se mantuvo estable entre 1970 y 1974, y es a partir de 1975, y hasta 1977, donde el volumen transportado desciende bruscamente, hasta representar, en -1977, sólo el 53.4% del tonelaje manejado en 1974. (Ver Cuadro No. 14.).

El servicio express, cuyo desarrollo futuro es poco -prometedor, origina costos muy elevados a las empresas ferroviarias, en relación a los ingresos que obtienen; por lo que respecta al servicio de correos, se presta en coches especial -mente adaptados para dicho objeto; las tripulaciones de los coches-correo son empleados de la Dirección General de Correos.

4.3 Organización y Estructura de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Por decreto presidencial del 26 de diciembre de 1906, - el Poder Ejecutivo Federal, quedó autorizado para constituir sociedades anónimas, con el propósito de incorporar las propiedades de las compañías de los Ferrocarriles de México y Central Mexicano; en 1907, se organizó la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, S. A., siendo el capital inicial de 460 millones de pesos oro, y una red que llegaba a los 11,500 Kms. en números redondos; 9,400 kms. eran de vía ancha y 2,100 Kms. de vía angosta.

En 1937 se expropiaron, por causa de utilidad pública y para beneficio de la nación, todas las compañías ferrocarrileras; posteriormente, el 23 de abril de 1938, se decreta la ley que crea la Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles, con carácter de corporación pública descentralizada del Gobierno Federal, siendo finalmente en 1948 cuando se promulga la Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México, creándose con patrimonio y personalidad jurídica propia, como un organismo público descentralizado que se denominó "Ferrocarriles Nacionales de México".

Los Ferrocarriles Nacionales de México, son un organismo público descentralizado que tiene como función básica proporcionar servicio público de transporte de bienes y personas.

El Consejo de Administración está integrado por nueve miembros consejeros, que son, cada uno de los Secretarios de Hacienda y Crédito Público, Comunicaciones y Transportes, Comercio y Fomento Industrial, Agricultura y Recursos Hidráulicos, CANACO, CANACINTRA y por dos representantes del Sindica-

to Nacional de Trabajadores Ferrocarrileros de la República - Mexicana.

Las funciones de la Gerencia o Dirección General, son:

- 1.- Formular el programa general de administración y reglamentos necesarios.
- 2.- Dictaminar y aprobar el presupuesto anual de ingresos y egresos para el siguiente año.
- 3.- Discutir y aprobar dictámenes que presenten las comisiones del consejo.
- 4.- Fijar el porciento de los ingresos brutos destinados a la operación durante cada ejercicio anual.
- 5.- Dicutir y aprobar el Balance Anual y los Informes Financieros que presente la Gerencia General.

Las funciones básicas de la Rama Operativa, son:

- 1.- La Sub-gerencia de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre. Su función básica es proporcionar áreas de transporte y mantener las locomotoras, coches y carros en las mejores condiciones de operación.
- 2.- La Sub-gerencia de Operación, su función básica es - efectuar el transporte de bienes y personas que son - confiados a estos ferrocarriles, o sea, producir unidades-Km.

Las funciones básicas de la Rama Administrativa son:

- 1.- Sub-gerencia de Administración. Proporcionar los recursos humanos que requieren las dependencias; administrar los bienes inmuebles de la empresa; y supervisar la revisión del Contrato Colectivo de Trabajo.
- 2.- La Sub-gerencia de Adquisiciones.- Adquirir y controlar la existencia y suministro de equipo, materiales y refacciones, para la operación de las diversas áreas de la empresa.
3. La Sub-gerencia de Finanzas.- Conseguir y administrar los recursos financieros, integrando y controlando el presupuesto de operación e inversiones de la empresa, administrando sus fondos y llevando el registro contable; establecer metas y políticas financieras; recaudar los ingresos correspondientes a los servicios que proporciona la empresa.
- 4.- La Sub-gerencia de Planeación.- Formular los proyectos de planes y programas que se someten a la revisión y aprobación del Gerente General y los proyectos para mejorar la organización, las políticas, sistemas y procedimientos de la empresa.
- 5.- La Sub-gerencia de Sistemas.- Procesar los datos e informaciones que requieren cada una de las dependencias de la empresa, perfeccionando los sistemas existentes y desarrollando nuevos, procurando la máxima utilización del equipo de procesamiento.

- 3.- La Sub-gerencia de Telecomunicaciones, Señales y Electricidad, su función básica es proyectar, instalar, me jorar y mantener en buen estado de servicio los sistemas de telecomunicación, señales y electricidad de los ferrocarriles.
- 4.- La Sub-gerencia de Tráfico, cuya función básica es: - promover y controlar la venta de los servicios de - transporte de bienes y personas, determinar las tari - fas para los servicios de carga, express y pasaje, con trolar el cobro de las demoras y arrastre de carros.
- 5.- La Sub-gerencia de Vfas y Estructura, su función básica es proyectar, construir, mejorar y conservar en - buen estado las instalaciones fijas del sistema, de - acuerdo con los requerimientos de cada una de las áreas de la empresa.
- 6.- El Departamento de Pruebas, Análisis y Control de Cali dad, su función básica es vigilar el estricto cumpli - miento de las especificaciones y normas de calidad de las refacciones y materiales que adquieren los ferrocarriles para su operación.
- 7.- El Departamento Técnico, su función básica es elaborar los estudios técnicos que le son encomendados, espe - cialmente del área de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre, Operación, Telecomunicaciones, Señales, Electrici - dad, Vfas y Estructura; colaborar en la realización - de estudios económicos para la electrificación de lí - neas en el sistema.

- 6.- La Contraloría General.- Vigilar el cumplimiento de las disposiciones administrativas y contables de la empresa; llevar a cabo el análisis e interpretación de los Estados Financieros, a efecto de medir el rendimiento y evaluar el resultado de las políticas financieras y las decisiones administrativas.
- 7.- La Oficialía Mayor.- Proporcionar los servicios generales administrativos de la empresa, elaborando programas de adquisición de vehículos, mobiliario y equipo para oficinas centrales y sistémicas.
- 8.- El Instituto de Capacitación.- Impartir la capacitación del personal, requerida por cada una de las especialidades de la empresa.
- 9.- El Departamento de Relaciones Públicas.- Proyectar y mantener una imagen positiva de la empresa, con proveedores, usuarios, otros ferrocarriles, representantes de los sectores públicos y privados, medios masivos de difusión y público en general.
- 10.- El Departamento de Servicios Especiales.- Vigilar los intereses de la empresa, para evitar robos, sabotajes, lapidaciones, etc.; y coadyuvar en la investigación de estos actos, cuando sucedan.
- 11.- El Comité Técnico de Seguridad.- Crear y fomentar la conciencia de seguridad en el trabajador, para proteger su integridad física y mental; así como promover el mejoramiento de las condiciones de las instalaciones de la empresa, para disminuir los riesgos de trabajo.
(Ver Organigrama de Ferrocarriles Nacionales de México).

4.4 Tendencias Económicas de los Ferrocarriles Nacionales de México, Nacional del Pacífico, Sonora-Baja California y Chihuahua al Pacífico.

Las empresas de los ferrocarriles mexicanos, merecen un estudio especial, por ser la espina dorsal del transporte ferroviario, y por su participación primordial en toda economía, especialmente en México, resumiendo, a continuación, como se ha conformado la red:

"En 1872, se termina el tramo de Veracruz-Apizaco, con una longitud de 215 Kms., y el 1º de enero de 1873, se inaugura este ferrocarril, de 424 Kms., que permite la unión de la Cd. de México con el puerto de Veracruz; es en 1874, cuando se da la concesión para la construcción del llamado Ferrocarril Central Mexicano, creándose el primer tramo entre México y León, Guanajuato, concluyéndose después para terminar en Cd. Juárez, Chihuahua. Diez años más tarde, circula el primer tren entre la Ciudad de México y Chicago. Posteriormente se otorgan otras concesiones, como fueron: en 1855 el Ferrocarril Internacional, que unió Piedras Negras con Durango; la del Ferrocarril Nacional, que unía Nuevo Laredo con la Ciudad de México; así como otros ramales importantes, como el Golfo-Tampico, que habría de enlazar el puerto de Tampico con la Ciudad de Torreón.

En 1894, se termina el Ferrocarril de Tehuantepec. Es en el año de 1908, cuando se acuerda la fusión de los Ferrocarriles Central, Internacional y Nacional, para formar la compañía a la que se le da el nombre de Ferrocarriles Nacionales de México. Al final del porfiriato, ya existían en el país 19,770 Kms. de línea, la mayor parte de las cuales, cerca de 15,000 Kms., eran de vía ancha".^{25/}

25/ Ferrocarriles Nacionales de México.- "La Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México". Febrero de 1979.

En el año de 1925, se observa un desarrollo y una rehabilitación de la red ferroviaria; al concluir los problemas enfrentados por la Revolución, se fusionan la mayoría de las líneas en una sola administración, y es en 1927 cuando se termina el Ferrocarril del Pacífico.

La obra de reconstrucción de los ferrocarriles es iniciada en la época de los cuarentas y es cuando se construye - el Ferrocarril del Sureste; se inauguran algunos tramos en - 1946; se terminan los 737 Kms., en 1947, que comprenden de - Coatzacoalcos a Campeche, uniéndose la parte central con la - península de Yucatán.

En 1948, se inaugura el Ferrocarril de Sonora-Baja California, esta línea tiene enlace con la ciudad de Benjamín - Hill con Mexicali, con un total de 705.7 Kms. La adquisición de los ferrocarriles de Kansas City-México, por el Estado, permite que se emprendan las obras para unir la ciudad - fronteriza de Ojinaga con Topolobampo, por medio del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico, con una longitud de 940 Kms., es con este ferrocarril con el cual se utiliza, por primera vez en - México, la vía elástica, sobre todo durmientes de concreto y de madera; esta gran obra atraviesa la Sierra Madre Occidental.

La red ferroviaria nacional, estuvo constituida por varias empresas que se fueron fusionando unas con otras, por necesidad de operación; hasta 1977 operaban cinco empresas independientes en su administración, cuatro de ellas de participación estatal mayoritaria y una descentralizada, éstas eran:

- 1.- Ferrocarril del Pacífico, S. A. de C.V.

- 2.- Ferrocarril Chihuahua-Pacífico, S. A. de C. V.
- 3.- Ferrocarriles Unidos del Sureste, S. A. de C. V.
- 4.- Ferrocarril Sonora-Baja California, S. A. de C. V.

siendo estos cuatro las empresas de participación estatal mayoritaria, y como empresa descentralizada

Ferrocarriles Nacionales de México.

En enero de 1977, se fusionaron para quedar integradas bajo una sola administración; se designa un Director General del Sistema Ferroviario Nacional, mismo que nombra o designa a los auxiliares ejecutivos para la administración de los Ferrocarriles Chihuahua-Pacífico, Sonora-Baja California, Unidos del Sureste y Pacífico, que sigue administrándose por medio de un Sub-Gerente que depende directamente del Gerente General; la distribución de vías principales y secundarias queda a cargo de cada sub-gerente, aún perteneciendo a la misma empresa. (Ver Cuadro No. 15.).

Al adquirirse, en 1970, los Ferrocarriles Unidos del Sureste, última empresa de capital extranjero, se completo la nacionalización del sector. En enero de 1977, es cuando las cinco empresas que subsistían con personalidad jurídica propia quedaron bajo el mando de un solo Director General.

En julio de 1981, el Poder Ejecutivo dispone la liquidación de los Ferrocarriles Unidos del Sureste y su fusión a los Ferrocarriles Nacionales de México.

En 1970, la longitud de vías férreas era de 24,468 Kms. y en 1983, había aumentado a 25,799 Kms., lo cual significa una expansión de sólo el 5.4%; mientras que la red de carreteras aumentó, en ese mismo período, en un 200%.

El volumen de carga transportado por vía férrea, creció de 38,195 millones de toneladas en 1970, a 53,884 millones de toneladas en 1982; en ese año los principales productos movilizados fueron:

PRODUCTOS	% DEL TOTAL
Minerales	39.5
Industriales	30.0
Agrícolas	20.0
Petroleros	7.0
Forestales	0.7
Pecuarios	0.2

Por lo que respecta al número de pasajeros-Kms. transportados por ferrocarril, bajo de 3.4 millones, en 1970, a 2.5 millones, en 1983.

Una descripción breve de las empresas que componen a Ferrocarriles Nacionales de México y sus principales características, sería:

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

Presupuesto 283,278.0 Millones de Pesos.

Los Ferrocarriles Nacionales de México, como parte del sistema integral del transporte, persiguen satisfacer las necesidades de movimiento de bienes y personas, estableciendo una mejor vinculación entre las regiones del país, al menor costo posible para la comunidad.

Actualmente, este ferrocarril, cuenta con 15,480 Kms. de vías auxiliares, con un equipo tractivo de 1,636 locomotoras y 43,500 unidades de arrastre, que son los elementos básicos para su operación, con los que genera empleo para 65,283 personas.

Para 1985, este ferrocarril, estima un gasto de operación de 145,533 millones de pesos, para movilizar 63.3 millones de toneladas netas de carga, y generar 38.024 millones de toneladas-Km. netas, que significan un incremento anual del - 7%.

En el servicio de pasajeros, se prevé un movimiento de 21.3 millones de usuarios, para producir 4,000 millones de pasajeros-Km., que implica una reducción del 3% con respecto a 1984, debido a las limitaciones de equipo disponible.

Para lograr los objetivos planteados y responder a los propósitos señalados en el Plan Nacional de Desarrollo para este medio de transporte, se pretende modernizar la administración e incrementar la productividad de la operación del organismo, conjuntamente con los trabajadores, además de intensificar las actividades de mantenimiento de la infraestructura y el equipo.

La inversión ascenderá a 65,267 millones de pesos, que permitirán reconstruir 20 locomotoras y adquirir 20 unidades adicionales, además de 850 carros de arrastre y 30 coches de pasajeros, dentro de un programa concentrado con la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, así como rehabilitar 838 Kms. de vía.

Los programas de conservación de la infraestructura y el equipo se intensificarán. Se cambiarán 1.9 millones de durmientes y se colocarán 161,075 m³ de balastro. Se pretende elevar el coeficiente de disponibilidad del equipo tractivo al 75% y del equipo de arrastre hasta el 95%. Se continuará con el proceso de fusión del organismo con los otros tres ferrocarriles, para modernizar operaciones y la administración del sistema ferroviario, en su conjunto.

FERROCARRILES NACIONALES DEL PACIFICO, S. A. de C. V.

Forman parte del sistema integral del transporte y es parte fundamental del transporte costero, en la región noroeste, por los granos que se movilizan hacia el centro de la República, además de las hortalizas para la exportación, contribuyendo a la integración de esta importante región económica con el resto del país, al menor costo para la comunidad.

Actualmente cuenta con 2,347 Kms. de vía principal y 610 Kms. de vía auxiliar, con equipo tractivo de 166 locomotoras, 6,792 carros de arrastre y 173 coches de pasajeros, como instrumento básico de su operación, y con los que genera un empleo para 10,434 plazas activas.

Para 1985, este ferrocarril ha estimado un gasto de operación de 32,732.1 millones de pesos, para movilizar 9.3 millones de toneladas-Km. netas, que significa un 9% mayor a 1984. En el servicio de pasajeros, se prevé un movimiento de 1.7 millones de pasajeros-Km.

Para lograr los objetivos planteados y responder a los propósitos señalados en el Plan Nacional de Desarrollo, para este medio de transporte, se pretende modernizar la administración e incrementar la productividad de la operación de la empresa, conjuntamente con los trabajadores, además de intensificar las actividades de mantenimiento de la infraestructura y el equipo.

Con una inversión total de 8,800 millones de pesos, se rehabilitarán 150 Kms. de vía principal y 30 Kms. de vías auxiliares, además de adquirir 8 locomotoras. Se intensificará el programa de conservación de la infraestructura y el equipo. se cambiarán 227 mil durmientes y se colocarán 60 mil m³ de balastro, para incrementar la velocidad comercial y lograr mayores niveles de seguridad en el servicio.

Se pretende elevar el coeficiente de disponibilidad del equipo tractivo al 72% y del equipo de arrastre hasta el 97%; aumentando la productividad se disminuirá la necesidad de adquisiciones nuevas y uso o renta de equipo extranjero.

Se continuará el proceso de fusión, de esta empresa, con los otros ferrocarriles, con el fin de tener una mejor operación del sistema en su conjunto.

FERROCARRIL SONORA-BAJA CALIFORNIA, S. A. de C. V.

Presupuesto 13,272.0 Millones de Pesos.

El Ferrocarril de Sonora-Baja, como parte integral del sistema de transporte, contribuye a la integración de la península

sula de Baja California con el resto del país, y a la trans -
portación de granos de importación que se integran por la zo -
na noroeste.

Actualmente, este ferrocarril cuenta con 536 Kms. de -
vías principales y 71 Kms. de vías auxiliares, con un equipo -
tractivo de 21 locomotoras y 363 unidades de arrastre, que -
son los elementos básicos para su operación, con los que se -
generan un total de 1,919 plazas activas.

Para 1985, este ferrocarril estima un gasto de opera -
ción de 5,383 millones de pesos, para movilizar 1.3 millones
de toneladas netas de carga, y genera 654 millones de tonela -
das-Km. En el servicio de pasajeros, se preveé un movimien -
to de 816 mil usuarios, para producir 331.2 millones de pasa -
jeros-Km.

Para lograr los objetivos planteados y responder a los
propósitos señalados en el Plan Nacional de Desarrollo, para
este medio de transporte, se pretende modernizar la adminis -
tración e incrementar la productividad de la operación de la
empresa, conjuntamente con los trabajadores, además de inten -
sificar las actividades de la infraestructura y el equipo.

La inversión de 2,900 millones de pesos se destinará -
principalmente a la rehabilitación de 50 mil durmientes y la
colocación de 30 mil m³ de balastro, que forman parte del pro -
grama de conservación de la infraestructura; permitirán in -
crementar la velocidad comercial y los niveles de seguridad -
con que opera el servicio. Asimismo se pretende elevar el -
coeficiente de disponibilidad del equipo tractivo al 86% y -
del equipo de arrastre hasta el 95%.

Se continuarán las acciones necesarias para lograr la fusión de la empresa con los otros ferrocarriles, con el objeto de mejorar la operación del sistema ferroviario en su conjunto.

FERROCARRILES DE CHIHUAHUA-PACIFICO, S. A. de C. V.

Presupuesto 18,026.7 Millones de Pesos.

El Ferrocarril de Chihuahua-Pacífico, forma parte del sistema integral de transporte y constituye un eje transversal importante del sistema ferroviario nacional, porque lo que en él se moviliza, principalmente, son productos procedentes de los estados de Sonora y Sinaloa, e importaciones que se integran por la frontera norte hacia el centro del país, contribuyendo así a la mejor integración de la zona.

Actualmente este ferrocarril cuenta con 1,512 Kms. de vías principales y 234 Kms. de vías auxiliares, con un equipo tractivo de 57 locomotoras y 1,876 unidades de arrastre, que son los elementos básicos para su operación, con los que se genera un total de 2,864 plazas activas.

Para 1985, este ferrocarril estima un gasto de operación de 7,940 millones de pesos, para movilizar 3.5 millones de toneladas netas de carga y generar 1,316 millones de toneladas-Km. netas. En el servicio de pasajeros, se prevé un movimiento de 768 mil usuarios, para producir 211 millones de pasajeros-Km.

Para lograr los objetivos planteados y responder a los propósitos señalados en el Plan Nacional de Desarrollo, para este medio de transporte, se pretende modernizar la administración e incrementar la productividad de la operación de la empresa, conjuntamente con los trabajadores, además de intensificar las actividades de mantenimiento de la infraestructura y el equipo.

La inversión de 2,200 millones de pesos, se destinará, en especial, a la rehabilitación de 30 Kms. de vía, la adecuación de los sistemas de comunicaciones y señales, así como el equipamiento de talleres. Se intensificará el programa de conservación de la infraestructura y el equipo. Se colocarán 180 millones de durmientes y se colocarán 130 mil m³ de balastro. Se pretende elevar el coeficiente de disponibilidad del equipo tractivo al 83% y el equipo de arrastre hasta el 90% para aumentar la productividad y disminuir la necesidad de realizar nuevas adquisiciones y el uso y renta de equipo extranjero.

Se continuará el proceso de fusión de esta empresa con los otros ferrocarriles, con el fin de mejorar la operación del sistema en su conjunto.

La carga comercial transportada por el sistema de ferrocarriles, tanto de cada una de las empresas como el total general, con base en el flete local e interlineal, se puede deducir que: el incremento total, de 1970 a 1981, fue del 51.3% en los Ferrocarriles Nacionales de México, 62.1% en el Ferrocarril del Pacífico, 17.5% en el Chihuahua-Pacífico y, para el conjunto de las cinco empresas, fue del 54.2%.

Uno de los aspectos más importantes del transporte de carga, en las empresas ferroviarias del mundo, es que se ha incrementado el tráfico internacional; por lo que respecta a México, es en el Ferrocarril del Pacífico, donde se estableció, en abril de 1964, el servicio de Remolque Sobre Plataforma, de Culiacán, Sin., a Nogales, Son., para participar en mayor proporción en el transporte de frutas y legumbres de exportación. Este tipo de transporte ha dado buenos resultados, sin embargo, en la temporada que corresponde a 1980-81, se registró una disminución en la producción de hortalizas en el Valle de Culiacán, debido a las fuertes lluvias que cayeron sobre la región.

El Ferrocarril del Pacífico, ha ampliado su servicio de remolque sobre plataforma al transporte de otros productos, pero las hortalizas, dentro de ellas el tomate, siguen siendo los principales productos que se transportan por el sistema intermodal.

Por lo que respecta a coches de pasajeros y autovías, los Ferrocarriles Nacionales, Del Pacífico y Sonora-Baja California, contaban con 46 unidades en 1970, cantidad que se incrementó a 62, para 1981; los Ferrocarriles del Pacífico y Chihuahua-Pacífico, contaban con 15 autovías menos, para ese período.

Por lo que respecta a la inspección y reparación del equipo de arrastre, con los que cuentan los Ferrocarriles Mexicanos, son de 34 talleres, 20 de los cuales pertenecen a los Ferrocarriles Nacionales de México; 4 al Ferrocarril del Pacífico; 2 al Ferrocarril Sonora-Baja California y 3 a los Ferrocarriles Unidos del Sureste. (Ver Cuadro No. 19.).

Los 34 talleres efectúan trabajos de conservación y también llevan a cabo reparaciones ligeras; las reparaciones de tipo mediano se realizan en 26 talleres, mientras que los de tipo pesado sólomente se efectúan en 5 talleres, correspondiendo 2 al Ferrocarril del Pacífico y 3 al Ferrocarril de Chihuahua-Pacífico.

Las reparaciones generales se llevan a cabo en 8 talleres; 2 de los Ferrocarriles Nacionales de México; 1 del Ferrocarril del Pacífico; 2 del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico uno del Ferrocarril Sonora-Baja California y 2 de Ferrocarriles Unidos del Sureste.

Las empresas ferroviarias tienen una importancia en el tráfico de carga dentro de la red del transporte por ferrocarril, dando importancia a las Toneladas Transportadas por Carro, Toneladas Netas y Toneladas-Kilometro. (Ver Cuadro No. 20.)

También se le da importancia a la Composición del tráfico de pasajeros, pero en un menor grado, ya que el transporte por carretera ha monopolizado el mercado, más aún el de pasajeros que el de carga. (Ver Cuadro No. 21.).

Los Ferrocarriles Mexicanos, actualmente tienen una longitud de 15,524 Kms., de los cuales 20,015 Kms. constituyen

la vía principal; 4,326 Kms. corresponden a vías secundarias y los 1,183 Kms. restantes son vías particulares.

La totalidad de las vías, equivalentes al 98%, tienen escantrellón de vía ancha o standard de 1.435 mt.; y el 2% restante de vía angosta de 0.914 mts. El 87% de la red tiene durmiente de madera y el 13% de concreto; el 18% cuenta con sujeción elástica y el 82% restante con vía clavada. A la fecha, el 56% de la red, cuenta con riel pesado, de calibre de 100 Lbs/yda. ó mayor; el 27% tiene calibre comprendido entre 80 y 90 Lbs/yda.; y el 17% riel de bajo calibre, de 75 Lbs/yda., con ramales de baja densidad, de tráfico y vías secundarias.

4.5 Tendencias de los Ingresos y Egresos en los Ferrocarriles Mexicanos.

Las empresas ferroviarias, cuyos resultados empiezan a ser deficitarios en la década de los cuarenta; sufrieron un fuerte impacto que deterioró más aún la situación financiera y económica, al mantener el nivel de sus tarifas desde 1949 - hasta inicios de 1975; posteriormente entra en vigor, en las cinco empresas que integran el sistema, la tarifa única de carga y express; después se autorizó, anualmente, el incremento a las tarifas, que permitió compensar el aumento progresivo de los costos, hasta 1980. A partir del siguiente año, el alza de estos últimos excedió el de las cuotas de los servicios.

Los ingresos de explotación se integran con los ingresos que producen, a las empresas, los servicios de carga, pasajeros, express, correo e incidentales y con los ajenos a la operación. (Ver Cuadro No. 22.).

Hasta 1974, los ingresos fueron proporcionales al volumen de los servicios, pero en los siguientes años crecieron a un ritmo mayor como consecuencia de los aumentos anuales que tuvieron las tarifas a partir de 1975.

Dentro de los ingresos de operación, el transporte de carga, es el generador de mayor importancia con respecto al total, le siguen el servicio de pasajeros y el de express.

Los gastos de operación del sistema ferroviario nacional se integran con los siguientes rubros: Conservación de Vía, Conservación de Equipo de Transporte, Gastos Generales y Otros. (Ver Cuadro No. 23.).

De 1970 a 1981, los costos se incrementaron considerablemente como consecuencia de los aumentos de los precios de materiales y de salarios a los trabajadores; el efecto de la devaluación de la moneda, como consecuencia de esta medida - que se dejó sentir desde 1977, se refleja en forma importante en las cuentas de depreciación correspondientes.

Los gastos de operación tenían un crecimiento anual - promedio, entre 1970 y 1981, del 21%.

Los gastos de operación, también se pueden desglosar - en sueldos, materiales y otros gastos. El crecimiento anual promedio, por concepto de sueldos, fue del 21%, en materiales del 18% y otros gastos del 25%, entre 1970 y 1981. (Ver -- Cuadro No. 24).

Los gastos ajenos a la operación, en el año de 1970, - representaban el 11% de los gastos de explotación; estos registraron un fuerte incremento en los últimos años, ya que para el año de 1981 era del 27%. (Ver Cuadro No. 25.).

En los gastos ajenos a la operación, fueron los intereses y la renta de equipo los factores que provocaron, principalmente, un incremento exagerado; dentro del período 1970-1981, hubo una tasa promedio anual de crecimiento del 39.5% - en los intereses y del 25.7% en la renta de equipo. En lo - que respecta al pago de impuestos, el volumen de estos crece a partir de 1976; el pago de impuestos adquiere importancia a partir de 1977, cuando ocurren los primeros vencimientos de impuestos, derivados de la deuda en moneda extranjera.

Las crecientes inversiones en equipo e instalaciones - para el sistema ferroviario fueron necesarias para poder ade-

cular la planta física a las necesidades reales del país, con lo cual ocasionaron un elevado aumento en los pasivos. La devaluación se dejó sentir con mayor fuerza en 1977, sobre todo en el renglón de la renta de equipo, ya que todo es pagado en dólares. En 1979, se puede observar un fuerte incremento - causado por el gran número de unidades extranjeras retenidas en las líneas que ingresaban al país, por la importación masiva de bienes procedentes de Estados Unidos, las cuales no se devolvieron con prontitud, lo que provocó un severo congestionamiento en el sistema ferroviario y una seria crisis a finales de 1980.

Para poder entender y conocer la realidad económica de los ferrocarriles y principalmente para poder analizar el Producto Interno Bruto; los resultados financieros son la base de la obtención de recursos de los ferrocarriles, es por eso que, analizando el período 1970-1981, los gastos han crecido a un ritmo mayor que los ingresos y esto es producto del crecimiento de la brecha deficitaria por la cual atravieza el sector férreo. Esto se puede medir con los resultados de operación y los resultados de explotación.

Por lo que respecta a los resultados de operación, el déficit creció de 1,082.7 millones de pesos, en 1970, a 9,038.5 millones de pesos, en 1981. Cabe subrayar, que la relación ingreso-gasto de operación, no sufrió deterioro gracias al aumento en el volumen de servicio de carga y, sobre todo, a los aumentos periódicos de las tarifas de todos los servicios.

El incremento de la productividad permite absorber, en gran parte, los aumentos registrados en los costos; aunque el déficit de operación presentó un crecimiento anual promedio -

del 21%, los coeficientes anuales no han sufrido distorsiones considerables. (Ver Cuadro No. 26.).

El déficit de explotación de las empresas ferroviarias, en 1970, fue de 1,472.7 millones de pesos, y para el año de 1981, se incrementó a 20,488.4 millones de pesos. Aumentó 14 veces, a una tasa media anual del 27%. El coeficiente - que en 1970 fue de 1.52, para 1981, se elevó a 1.89. (Ver - Cuadro No. 27.).

El crecimiento del déficit de explotación ha sido motivado por los factores que determinaron el faltante operativo, agravado con los pagos de renta de equipo de ferrocarriles extranjeros y con la elevada suma de intereses que se han tenido que cubrir por los préstamos recibidos. Debido a esto, - se puede observar que es cada vez mayor la dependencia de los ferrocarriles de los subsidios que le otorga Gobierno Federal.

Una vez analizados los resultados de explotación y los resultados de operación, es factible analizar el desequili-brio que existe entre los ingresos y los gastos. (Ver Cua-dro No. 28.).

El servicio que mayor pérdida produce, en términos relativos, es el de pasajeros; sin embargo, en el caso del - transporte de correo, el ingreso que muestra la contabilidad no es efectivo, ya que en 1981, no fue cubierto por la Dirección General de Correos, de ahí, que habiendo obtenido un ingreso real de 465.883 millones de pesos, el déficit resulta - de 743.89 millones de pesos, por lo tanto, dicho servicio, resulta ser el más deficitario en términos relativos.

Es importante analizar la relación ingreso-costos de los artículos, más importantes, transportados por el servicio de carga de los ferrocarriles; la mayoría de estos productos son subsidiados por el gobierno y, de esta manera, son beneficiados diversos sectores de la economía, mediante las bajas tarifas, sobresaliendo la actividad minera, la industrial y la agrícola.

Desde el año de 1978, la economía se ha caracterizado por un crecimiento sostenido, principalmente en los sectores industrial y de servicio; asimismo, la relación oferta-demanda, la inflación, etc., han convergido para acelerar el ritmo de aumento en los precios.

Por las características financieras del sistema ferroviario, no es muy objetivo determinar las razones y proporciones, en la forma en que se utiliza para determinar algunos medidores económicos en otro tipo de empresas; se puede mencionar la relación del Capital Propio, con respecto al Activo Total, que del 83.4% que representaba en 1970, paso al 71.2% en 1981, y el déficit, con respecto al Activo Total, que del 7.2% perdido en 1971, se redujo al 1.8% en 1981.

4.5 La Fuerza de Trabajo en el Sector Ferrocarrilero.

El personal ocupado, dentro del transporte terrestre, es el que tiene una importancia significativa dentro de la población total, económicamente activa, de México; para 1982, el personal que laboraba era de 670,422 trabajadores, los cuales representaban el 3.6% respecto al número de trabajadores totales en México.

El personal ocupado en los ferrocarriles, que actualmente asciende aproximadamente a 90 mil trabajadores activos, enfrentan problemas en algunos aspectos, o sea, que se carece de incentivos para su superación y capitalización, así como de un sistema de selección de personal apropiado, lo cual refleja una baja productividad y calidad del servicio; además, el Contrato Colectivo de Trabajo, incluye cláusulas que limitan la aplicación de medidas que mejoren la productividad.

En el periodo comprendido entre 1976 y 1982, la remuneración de los asalariados evolucionó lentamente; en 1982, se pagaban 20'711,300 pesos, cantidad que representaba el 0.91% del total de la remuneración nacional; este porcentaje no puede considerarse importante, por la problemática existente en este servicio; las remuneraciones tienden a descender debido a que las cuotas no son suficientes para cubrir los gastos que se generan, en esta vía de comunicación. (Ver Cuadro No. 29.).

Es necesario crear un programa de mejoramiento en los ferrocarriles que debe incluir, como el punto más importante, el mejoramiento de los recursos humanos, ya que éste es el factor más determinante de la calidad de la empresa; con el objeto de tratar de racionalizar, lo más posible, los gastos

por servicios personales, deberá el sector tratar de aprovechar al máximo la plantilla de trabajadores actual, y sólo crear puestos que sean estrictamente indispensables para absorber el crecimiento futuro de la demanda de transporte.

Para poder lograr este objetivo, es necesario aumentar la productividad de la fuerza de trabajo, capacitar al personal, llevar a cabo reformas administrativas y de organización, realizar inversiones aplicables a procesos productivos que ahorren mano de obra, así como modificar cláusulas del Contrato Colectivo de Trabajo, que permitan una mayor utilización y aumentos mínimos en los recursos humanos.

En 1982, había un total de 76,809 puestos autorizados en todo el sistema ferroviario, lo que significa una reducción del 3,189 puestos, es decir, 4% menos que en 1981; con la desaparición del Departamento Médico, de los Ferrocarriles Nacionales de México y del Ferrocarril del Pacífico, se logró esta reducción de puestos, ya que el personal de dichas empresas fue incorporado al servicio médico del I.M.S.S.

Para 1983, existían un total de 79,663 puestos aprobados; en relación con 1982, se habían aumentado 2,854 puestos debido a la solicitud hecha al gobierno para que se autorizaran todos los puestos, sin cobertura presupuestal, que se habían venido creando en los últimos años, para absorber los requerimientos urgentes de personal, principalmente en las áreas operativas. (Ver Cuadro No. 30.).

Para el año de 1990, se estima que habrán 88,246 puestos, cifra que representará un 14.9% más sobre la plantilla existente en 1982, que equivale a una tasa de crecimiento anual de 1.75% en todo el período.

En 1982, los ferrocarriles contaban, en el área de Vía y Estructura, con 22,241 puestos, mismos que se han tenido - que incrementar debido a la necesidad que existe de dar mantenimiento a una mayor longitud de vía; esto como resultado de las obras que se han entregado a los ferrocarriles de parte - de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Con la adquisición de nueva maquinaria de vía, Ferrocarriles se ha visto obligado a contratar un mayor número de - operarios y personal, para el mantenimiento de las mismas; - cabe aclarar, que la mecanización de los trabajos de rehabilitación y conservación de las vías y maquinarias, tiene como - propósito el lograr una mayor calidad y oportunidad en su realización. (Ver Cuadro No. 30.).

Por lo que respecta a los puestos del área de Fuerza - Motriz y Equipo de Arrastre, en 1982, contaban con 21,820 - puestos; en esta área, el personal ha tenido que incrementar - se, principalmente, en las siguientes funciones:

- 1.- Mantenimiento y reparación de locomotoras eléctricas; ya que el número de unidades diesel-eléctricas permanecera, prácticamente, constante.
- 2.- Ensamble de locomotoras; debido a la creciente integración nacional.
- 3.- Inspección de patios; cuya necesidad aumenta en relación directa al aumento de número de carros en el sistema.

(Ver Cuadro No. 30.).

En el área de Transportes, las ramas responsables son los trenistas de patio y camino; en su conjunto tienen aproxi

madamente un incremento del 25.0%, ya que el personal de oficinas y estaciones sólo tiene un crecimiento del 5.9%; no obstante, el aparente aumento de personal en esta área, es bastante menor al aumento del tráfico que se estima en el 78.6% en carga y 12.5% en pasajeros. (Ver Cuadro No. 30.).

En el área de Telecomunicaciones, Señales y Electricidad, el aumento de personal es necesario para la operación y mantenimiento de los nuevos sistemas de telecomunicaciones, para poder atender las nuevas líneas que estarán equipadas con control de tráfico centralizado; y cubrir necesidades de funcionamiento y conservación de las nuevas líneas electrificadas. (Ver Cuadro No. 30.).

Por lo que concierne al área de Capacitación, está obligada a reforzarse, debido a que es necesario incrementar el número de puestos de instructores para la capacitación del personal que ingrese, con el objeto de que las áreas que sean reforzadas cuenten con personal calificado en sus especialidades respectivas. (Ver Cuadro No. 30.).

En las áreas Administrativas, en las que se incluyen las labores de dirección, supervisión y administración en general, se debe dar preferencia al crecimiento del personal dedicado al manejo de sistemas mecanizados, así como a las labores de planeación. (Ver Cuadro No. 30.).

La organización de la fuerza de trabajo, en el sector ferroviario, se establece en ramas específicas que el Contrato Colectivo de Trabajo de la empresa define de la siguiente manera:

Alambres.- Despachadores de Trenes; Jefes de Estación; Telegrafistas; Soldadores-Electricistas; Electricistas y Similares.

Oficinas.- Auditores de Trenes y Similares; Conductores de Express y Ayudantes; Trabajadores de Coches Especiales y Correos; Oficinistas y Similares; Enfermeras; Trabajadores de Coche Comedor, de Salón Cantina y Especiales; Carretilleros-Estibadores de Transporte de Express y Similares; Vigilantes y Conexos.

Talleres.- Albañiles, Ayudantes y Ayudantes Auxiliares; Cobreros-Hojalateros y Ayudantes; Forjadores, Laminadores, Ayudantes y Similares; Mecánicos, Mecánicos-Electricistas y Similares; Moldeadores, Fundidores, Ayudantes y Similares; Soldadores, Cortadores y Ayudantes.

Trenes.- Conductores de Trenes; Maquinistas; Fogoneros; Garroteros y Similares; Similares de Tripulantes de Locomotoras.

Vía y Conexos.- Puentes; Edificios y Estructuras; Vía y Conexos.

La ejecución de las actividades de trabajo, antes mencionadas, es lo que permite mantener el aparato de producción de servicios de esta empresa, lo cual se realiza mediante la coordinación de funciones especializadas; la organización de la empresa señala las funciones administrativas como responsabilidad del Director General y las funciones técnicas como responsabilidad de cada una de las Sub-gerencias.

Los ferrocarriles, durante toda su trayectoria y hasta la fecha, no han tenido una política de reclutamiento y selección de personal adecuada, lo cual les ha impedido seleccionar los mejores elementos posibles para cada una de las especialidades, ya que el Contrato Colectivo de Trabajo establece requisitos muy bajos, tanto en conocimientos como en escolaridad; la mayoría del personal puede ser aceptado sólo con instrucción primaria, a excepción de los oficinistas, los cuales a partir de 1978, se les exige la instrucción secundaria y la presentación de una carta de recomendación del Sindicato Ferrocarrilero. Indistintamente de que el requisito de escolaridad es muy bajo, no se acostumbra hacer selección entre los aspirantes.

La mayor parte de los puestos de confianza se otorgan, exclusivamente a los trabajadores, por medio de escalafón; el requisito que deben de cubrir, es tener ciertos años de servicio, varían de acuerdo al puesto, y pertenecer a determinada especialidad o departamento, también acorde al puesto.

Este procedimiento, en definitiva, es totalmente incoherente y fuera de la realidad, ya que por la importancia que reviste el mejorar la imagen, sería necesario adoptar una política más progresista en lo relativo a la selección y reclutamiento del personal, para así fortalecer la fuerza de trabajo y darle, por consiguiente, una mejor imagen al sector ferrocarrilero.

El Instituto de Capacitación Ferrocarrilera, imparte cursos para capacitar al personal; estos cursos, tienen como objetivo especializar a los trabajadores en las diferentes áreas, además, no sólo deberían de contar con estos cursos, sino que deberían mejorar la elección del personal de escala-

fón, seleccionando a estos entre los 'mejores' elementos disponibles. Por otra parte, deberían reclutar egresados de Instituciones Superiores, con el fin de mejorar, poco a poco, las diferentes áreas operativas y administrativas.

"El número de trabajadores del sistema ferroviario, se ha incrementado en forma mínima; en 1970 tenía 73,300 trabajadores y, en 1981, contaba con 80,000. El Contrato Colectivo de Trabajo, fue revisado en los años pares a partir de 1970; en cada una de las revisiones, se concedieron aumentos y nuevas prestaciones al personal y, a partir de 1977, se ha regido la revisión anual de salarios, mismos que han sido incrementados en relación directa con la creciente inflación. (Ver Cuadro No. 31.).

Los Ferrocarriles Nacionales tenían, al 31 de diciembre de 1981, 29,817 trabajadores jubilados, además de un número considerable de trabajadores en servicio que ya cumplía con los requisitos de edad y tiempo de servicio para jubilarse, aproximadamente un 30% de personal; por lo tanto, el grupo humano que trabaja en los ferrocarriles, contiene un alto número de personas en edad avanzada". 26/

4.7 Tendencias del Sistema Tarifario y Aplicación de las Tarifas de Carga, Express y Pasajeros, en los Ferrocarriles Nacionales.

Es el sistema de tarifas un aspecto primordial en los ingresos que capta el sector ferrocarrilero; básicamente se respalda en el transporte de carga, que es más importante que el transporte de pasajeros. En un principio, las tarifas fueron estructuradas de acuerdo al principio "Ad Valorem", es decir, las cuotas de los servicios estaban en función del valor de los artículos transportados.

A la primera reglamentación tarifaria, siguieron, por efecto de la competencia comercial, una diversidad de tarifas especiales que desarticularon al sistema; lo cual fue difícil y complejo.

Esta diversidad de tarifas, complicó más la fusión de las compañías ferroviarias; cuando las compañías más poderosas absorvieron a las que se retiraban debido a dificultades económicas, el problema fue más latente.

En la movilización de carga, el desarrollo de las carreteras y el crecimiento del autotransporte, ocasionó que, artículos de alto valor y por lo tanto de cuotas más elevadas que tradicionalmente se transportaban por ferrocarril, se desviarán hacia el autotransporte, quedando al ferrocarril el transporte de carga pesada y de baja densidad económica.

La consolidación de las empresas, al ser gradualmente adquiridas por el gobierno, no motivó la fusión de las tarifas, sino que continuaron aplicándose por separado en los diferentes tramos, con escalonamiento en los puntos de entrada y por lo cual encarecían el servicio.

Las empresas que se mantuvieron, que son los Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Unidos del Sureste y el Sonora Baja-California (hoy fusionados con los Ferrocarriles Nacionales de México), trataron de simplificar el sistema tarifario, a través de la formulación de tarifas generales de carga y otras especiales por artículos.

Las tarifas, sin embargo, no pudieron unificarse, debido a la variedad que se plantearon; existían tarifas por artículos específicos, por servicios diversos, para servicios conexos, así como múltiples suplementos y circulares que normaban y modificaban las tarifas mencionadas; estas tarifas fueron elaboradas, básicamente, sobre el principio de cargas diferenciales, o sea, fueron basadas en la carga que la empresa podía transportar, dando poca importancia al costo del servicio.

La clasificación de las mercancías, que incluía los criterios para diferenciar los precios del transporte de las mismas, distaba mucho de ser uniforme.

Desde el año de 1959 hasta el año de 1974, las tarifas de los servicios prestados por los Ferrocarriles Mexicanos, permanecieron prácticamente sin movimiento, aún cuando se sabía que éstas no cubrían los costos de operación; provocando se con esto, un deterioro financiero en todas las empresas del sistema.

Había tres problemas básicos, en 1970, para poder identificar la gestión tarifaria: la anarquía de la estructura de precios; la necesidad de relacionar las cuotas al costo del servicio; y, la productividad de la explotación.

Dada la situación existente, la multiplicidad de tarifas, fue necesario definir criterios como:

- 1.- Considerar como un objetivo la autosuficiencia económica del servicio y mejorar la productividad de la explotación, así como llevar a cabo una reestructuración tarifaria.
- 2.- Que hubiera una sola tarifa aplicable, en las cinco empresas ferroviarias.
- 3.- Que todas las cuotas, hasta donde fuera posible, cubrieran el costo directo del transporte, e hicieran una aportación para cubrir los costos fijos, de acuerdo con su capacidad.
- 4.- Elaborar una nueva clasificación de artículos para regir en todos los ferrocarriles.
- 5.- Eliminar los escalonamientos en los puntos de intercambio.

Entre 1968 y 1971, se aplicó una metodología de costos absorbentes, que constituyó el primer paso para considerar que el precio del servicio debería reflejar el costo del mismo; estos costos se perfeccionaron a partir de 1972, a través del uso de otra metodología, basada en el costo directo, que exige un examen de la naturaleza del costo a través de una clasificación de los gastos fijos y variables, permitiendo ello disponer de una mejor información para la toma de decisiones.

Con los principios antes mencionados, se pudo estructurar el proyecto de la tarifa única de carga y express, la cual se apoyaba en la uniformidad contable y estadística existente en las empresas que integran la red ferroviaria nacional.

Con la implantación, a partir de enero de 1975, de la tarifa única de carga fundamentada en el costo del servicio, representó, por lo tanto, un esfuerzo de investigación metodológica, depuración de información estadística y el perfeccionamiento de los procedimientos de análisis de costos, que sustentaron la utilización de costos medios generales.

Los estudios de operación y de costos, realizados durante el período 1971-1976, plantearon la conveniencia de racionalizar el servicio de pasajeros, pues en este servicio se considera como meta, para la fijación de cuotas, la recuperación del costo del mismo, entendiéndose como el conjunto de gastos que se eliminaron de inmediato al suprimirse o modificarse su servicio.

Por lo que respecta al transporte de correo, se acordó tomar como base del pago del servicio, el costo total de proporcionararlo. Por diversas circunstancias, es, hasta 1982, que empezó a hacerse el pago de acuerdo con esta base. Podría decirse que hasta mediados de los años setenta, los costos del servicio ferroviario no mostraron cambios significativos, pues sólo reflejaron la tendencia general de la economía del país y los efectos derivados del desarrollo y expansión de este servicio.

Con la devaluación de la moneda, en septiembre de 1976, vino a originarse que se perdiera el esquema mencionado por -

los notables aumentos que empezaron a tener los costos, de tal manera que, las empresas, plantearon la necesidad de contar - con ingresos adicionales que les permitieran resarcirse de - los incrementos habidos en los principales renglones de su - economía y es, partir de esta fecha, cuando se generaron una serie de aumentos en las tarifas. (Ver Cuadro No. 32.).

A pesar de los incrementos en las tarifas, la rentabilidad de los servicios ha continuado deteriorándose, debido a que el desequilibrio entre los ingresos y los gastos continúa.

Ya con la modificación en las tarifas, a partir de - 1975, y considerando los años anteriores recientes, podemos - decir que las tarifas se basan, primordialmente, en carga y - express. Las tarifas son aplicables conforme a las normas - establecidas por la unidades encargadas de aplicarlas.

Las Estaciones del sistema ferroviario, son administradas por los Jefes de Estación o Agentes, los cuales atienden los servicios que presta este organismo, que son:

Flete.- Carro por entero y menos de carro por entero.

Pasajes.- Segunda Clase, Primera Regular, Primera Especial Numerada, Primera Dormitorio, Servicio Co-che Dormitorio, Autovías y Servicios Especiales.

Telégrafo.- Atención al público, en los lugares donde no exista oficina de Telégrafos Nacionales.

Servicios Diversos.- Demoras, Derechos de Piso, Arrastres, Renta de Locomotoras, Lavado de Carros - Tanques, Renta de Grua, etc.

La Sub-gerencia de Tráfico y Operación, para la aplicación de tarifas, dentro de sus funciones básicas está:

Trafico.- Consiste en promover y controlar la venta de los servicios del transporte de bienes y servicios.

Operación.- Consiste en efectuar el transporte de bienes y personas, que son confiados a los ferrocarriles, para producir unidades-kilómetro.

Existe una tabla de distancias, la cual se compone de: croquis, reglas de aplicación, entronques, índice alfabético de estaciones y tablas locales de distancias.

La tarifa única de carga y express se compone de 37 reglas de aplicación, índice de reglas de artículos, etc.; el índice para el cómputo de los cargos de flete de los embarques en carro, por entero o menos de carro por entero, son: Distancia, Clase y Peso.

Encontrando la distancia y la clase, se recurre a la tabla de cuotas para asignar la cuota por cada mil kilos que le corresponden al artículo a transportar, multiplicando ésta por el peso aplicable, nos arroja el flete a cobrar, más impuestos y los servicios diversos que ocasionen en el transporte.

Otros ingresos que obtienen los ferrocarriles, son los servicios prestados en demoras, que son los cargos que causan las remesas de carro por entero, cuando exceden el plazo libre establecido para maniobras de carga, descarga o liquidación.

El derecho de piso, son los cargos que se aplican a lo comotoras, coches o carros particulares, que permanezcan esta cionados en vías de ferrocarriles.

Arrastres, es todo movimiento adicional efectuado a so licitud de los usuarios, para colocar carros cargados o va - cios, en determinado punto de cualquier vía pública, auxiliar o escape particular, dentro de la zona de arrastre de una es tación.

La renta de locomotoras se hará siempre y cuando ferro carriles esté en condiciones de hacerlo; alquilará lo comotoras a los propietarios de escapes particulares.

El lavado de carros tanque, es cuando ferrocarriles - proporciona carros tanque para ser cargados con artículos que no sean aceite combustible; el usuario deberá cubrir el im - porte por cargos de limpieza de carros tanque al hacer la so licitud.

La renta de grúa sobre plataformas, para maniobras de carga o descarga de mercancías de gran peso o volumen, se pro porcionará siempre y cuando los ferrocarriles estén en posi - bilidades de hacerlo y, además, que el usuario solicite el ser - vicio.

El Cambio de destino y/o consignatario, en todas las remesas de carro por entero, incluyendo locomotoras y equipo vacío sobre sus ruedas; puede cambiarse de destino o consig - natario, al encontrarse en tránsito, previa so licitud del - usuario, por escrito y bajo la presentación del conocimiento original.

Las condiciones de transporte, antes mencionadas, son exclusivas para carga y express. Las condiciones para el transporte de pasajeros son las siguientes:

Los servicios de Primera y Segunda Clase Regular, son servicios ordinarios que se proporcionan en trenes de pasajeros y mixtos; las autovías sólo están contempladas en los tramos de Chihuahua a Cd. Juárez y de Puebla a Apizaco.

La Primera Especial Numerada, Dormitorio y Coches Dormitorios, sólo son proporcionados en determinados trenes de pasajeros. Para determinar las distancias, se procede como las propias reglas de las tablas lo indican, siguiendo el principio mencionado para determinar las de fletes y express; cada ferrocarril tiene autorizada su tabla de distancias.

Las cuotas, conforme lo estipula la tarifa única de pasajes de los Ferrocarriles Mexicanos, las bases netas por pasajero-kilómetro, para la integración de cuotas individuales, son:

1.- Coches Pasajeros.

Primera Dormitorio y Especial	3,026.00
Primera Clase Regular	2,463.00
Segunda Clase	1,474.00

2.- Primera Especial Numerada 3,604.00

3.- Autovías.

Primera Especial Numerada	5,743.00
Primera Regular	3,026.00

Para el cobro de pasajes, se aplican las bases que se mencionan, en un 2% correspondiente a la prima del seguro del viajero y el porcentaje autorizado del Impuesto al Valor Agregado.

Las cuotas para determinar precios de pasajes, se aplican de acuerdo con la tabla kilométrica, por secciones de 5 - en 5 kilómetros, hasta 700 Kms., y de 10 en 10 kilómetros, de más de 700 kms. hasta 5,000 kms.

Cobros Mínimos de Pasajes.

1.-	Primera Dormitorio y Especial	303,00
2.-	Primera Clase Regular	148,00
3.-	Segunda Clase	74,00
4.-	Primera Especial Numerada	360,00
5.-	Autovías, Especial Numerada	574,00
6.-	Autovías, Primera Regular	182,00

Nota.- Para los autovías de Puebla a Apizaco existen cuotas especiales.

En los talonarios que se expiden se anota el origen, - el destino, importe, la ruta y las autorizaciones.

Con la aplicación de tarifas, contemplamos una importancia, en este rubro, por captación de ingresos; con lo cual, a partir de la aplicación de la tarifa única, misma que va ascendiendo año con año, y que, en un momento determinado, deberá apuntalarse el servicio para mejorar sus recursos propios.

La ubicación, en los centros de producción, es necesaria, por se parte primordial de los servicios que presta la empresa y, sobre todo, los objetivos de mejorar la transportación de materias primas, productos semielaborados, artículos de consumo y la transportación de pasajeros, de su lugar de origen a su destino, que al fin de cuentas, es el objetivo de los Ferrocarriles Nacionales. Deberá darse énfasis y prioridad a las zonas geográficas, económicamente activas, de mayor producción de productos agropecuarios, industriales y de servicios en general.

4.8 Perspectivas Económicas de los Ferrocarriles Nacionales, 1982 - 1990.

Los Ferrocarriles Nacionales, con la elaboración de un programa a largo plazo, que va de 1982 a 1990, consideran dos aspectos primordiales, primero, que subsistan las tendencias observadas en el pasado y que, el ferrocarril, tome una mayor participación en el mercado del transporte en el país.

De continuar las tendencias del pasado, dándole prioridad al autotransporte y seguir limitando el crecimiento del ferrocarril, en cuanto a inversiones para infraestructura y equipo, y de no llevarse a cabo las reformas administrativas y las modificaciones necesarias en los procedimientos operativos, se calcula que el tráfico de carga, de seguir creciendo al mismo ritmo que en la última década, no podrá ser absorbido por los ferrocarriles; es decir, si el tráfico de carga crece al 6% en toneladas-kilómetro y al 4.5% anual en toneladas netas, los ferrocarriles continuarán atendiendo, preferentemente, los embarques de largo recorrido y cediendo a la carretera el tráfico de cortas distancias.

Por lo que respecta al servicio de pasajeros, se considera que la tasa de crecimiento de los pasajeros-kilómetro, en los últimos años fue del 1.47% anual, en promedio; y se calcula, que de no modificarse la tendencia, el tráfico se elevará de 5,084 millones de pasajeros-kilómetro, en 1982, a 5,714 millones de pasajeros-kilómetro, en 1990; el número de pasajeros transportados, ha tenido un comportamiento decreciente, de 1975 a 1982, ha sufrido una pérdida anual de, aproximadamente, 350 mil pasajeros, que de persistir, harán que el tráfico de estos pase de 21.628 millones de pasajeros a 18.828 millones, en el periodo 1982-1990.

Esta disminución en el transporte de pasajeros, significaría que, la distancia media se elevaría de 235 Kms. a 303 Kms., en el mismo lapso (1982-1990). (Ver Cuadros Nos. 33. y 34.).

La actual administración, debe dar prioridad al ferrocarril, dentro del sector transportes, ya que con la elaboración de programas de inversión en infraestructura, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y las empresas ferroviarias, son capaces de introducir cambios para modernizar la operación y aumentar la eficiencia y calidad de los servicios; es claro que puede esperarse un aumento más acelerado del tráfico de carga.

La tendencia de crecimiento disminuyó en el período 1985-1990, lapso en que se inauguraron obras como la vía corta México-Tampico, la Costera del Golfo y Guadalajara-Monterrey, que ocasionaron la reducción de la distancia media de recorrido.

Los productos industriales, los inorgánicos y los derivados del petróleo, tendrán incrementos de importancia relativa, en términos de tonelada-kilómetro; los productos agrícolas y los minerales, reducirán su participación dentro del total movilizado; se estima que el tráfico se elevará de 71.069 millones de toneladas, en 1982, a 136.914 millones de toneladas, en 1990; es decir, en ocho años se duplicará el tráfico de carga, lo que significa una evolución lenta.

Por las dificultades económicas del país, es poco probable que se cumplan las estimaciones de tráfico que se han manejado en los programas y presupuestos aprobados por el Gobierno, debido a que el mercado crece a un ritmo más lento que el planeado.

Se cuenta con mayor capacidad de transporte y, mejorando el servicio, el ferrocarril deberá absorber cantidades mayores de tráfico de carga.

En lo que respecta al transporte de Pasajeros, el sistema ferroviario, tiene como problema principal la falta de equipo; esta carencia ha producido que, de 1982 a 1984, los pasajeros-kilómetro y el número de pasajeros no presenten cambios significativos.

El incremento de pasajeros-kilómetro en 1985, con relación a 1981, se estimó en: 27.6% el número de pasajeros-kilómetro, los pasajeros de primera clase se incrementaron en un 60.3% y los de segunda en un 6.4%; se estima que para 1990, los pasajeros-kilómetro registren un aumento, con respecto a 1981, de 114.5%, pasando de 5.320 millones a 11.414 millones.

Los pasajeros-kilómetro de primera clase son los que alcanzarán el mayor incremento, con un 240.8%, mientras que los de segunda clase sólo aumentarán 32.6%. (Ver Cuadros -- No. 35. y 36.).

En lo que respecta al transporte de Express, se estima que las toneladas de mercancías transportadas, para el periodo 1982-1990, tendrán un incremento paulatino; se calcula que, para 1990, el transporte de express será de 952.600 millones de toneladas en la red ferroviaria nacional, ésta será superior, en un 27.9%, a la transportada en 1981, que fue de 744.700 millones de toneladas. (Ver Cuadro No. 37.).

Dentro de las diversas áreas que estructuran los Ferrocarriles Nacionales, las áreas con mayor potencial para mejorar la productividad son: Vía y Estructuras, Telecomunicación

nes y Señales, Talleres, Transportes y Tráfico; las demás - áreas o departamento son de apoyo y servicio para éstas.

La organización del Departamento de Telecomunicaciones, es la más difícil, ya que es donde se logra el más alto grado de operatividad del sistema y su confiabilidad; es, a través de los nuevos canales de comunicación, donde se tramitan orde nes de tren, mensajes administrativos y datos para los diversos sistemas de información con fines contables, estadísticos o de control, de las operaciones.

En los próximos años, a los 860 kms. de vía que cuen - tan con señales, se les agregaran 4,900 kms.; actualmente, - al caerse los sistemas de señales, obstaculizan seriamente el movimiento de trenes.

Las perspectivas de los ferrocarriles, entre 1986 y - 1990, es la terminación de algunos de los proyectos de infraestructura que construye la Secretaría de Comunicaciones y - Transportes; en especial, la doble vía electrificada de Méxi - co-Querétaro-Irapuato, la rectificación de varias líneas, co - mo la del Ex-ferrocarril Mexicano y la de Tierra Blanca a - Coatzacoalcos y, para 1990, las terminales de Coyotepec, Monte - rrey, Guadalajara y Coatzacoalcos.

Como condición general, se puede decir que los ferroca - rriles deberán de constituir el sistema básico de transporte de grandes volúmenes, a cortas y largas distancias; la estra - tegia es orientar su desarrollo en el campo donde tienen mayo - res ventajas sobre la carretera, esto es, cuando el transpor - te se efectúa ciento por ciento por riel, es decir, cuando el transporte se efectúa sin la participación de otro portador, ni en origen ni en destino, descargando directamente en las - instalaciones del consignatario.

Los ferrocarriles deberán alentar, por todos los me -
dios a su alcance, la construcción de escuelas en las instala -
ciones industriales y en los almacenes, y promover la crea -
ción de parques industriales, en los que las empresas que ahí
se establezcan puedan tener acceso directo al ferrocarril.

Durante el período 1985-1988, los ferrocarriles debe -
rán de abandonar paulatinamente los servicios de carga, cuyo
express no sea como carro entero, y dejar que el transporte -
de cargas menores lo proporcione el autotransporte.

Los ferrocarriles deberán procurar establecer el nivel
de sus tarifas de tal manera que, en el transporte de todas -
las mercancías, cubran por lo menos el costo variable y hagan
la máxima aportación de la cobertura de los costos indirectos.
Los ferrocarriles prescindirán de transportar aquellos produc -
tos cuyo costo de transporte sea mayor por ferrocarril que -
por carretera.

Los ferrocarriles deberán buscar, por todos los medios
a su alcance, mejorar y ampliar la prestación del servicio de
transporte de pasajeros, teniendo como objetivo beneficiar al
público usuario.

Respecto a los servicios vigentes, se debe procurar re -
cortar los itinerarios, aprovechando las rectificaciones de -
trazo, los sistemas de señalización, la adquisición de equipo
nuevo y otras inversiones, a medida que se vayan poniendo en
servicio, además de evitar paradas innecesarias.

La introducción del transporte suburbano por ferroca -
rril, en las grandes ciudades del país, es parte de la plani -
ficación general que de ellas realizan.

Los Ferrocarriles Nacionales han realizado un esfuerzo para dar a conocer y promover la aprobación y realización de los proyectos de transportes suburbanos; se debe tomar en cuenta que, en el período 1985-1990, los ferrocarriles deberán brindar su colaboración, junto con las autoridades, para que se lleven a cabo estudios de planificación del transporte, siempre y cuando se contemple el servicio de transporte suburbano por ferrocarril.

Deberá procederse a poner en marcha los planes de fortalecimiento del sistema portuario nacional, a través de la modernización de los puertos marinos existentes y de la construcción de nuevos puertos industriales en los litorales del país, en donde se deben contemplar las necesidades ferroviarias y las correspondientes a los transportes carretero y marítimo, a efecto de que puedan integrarse debidamente a los servicios multimodales.

Con los requerimientos planteados, es posible planear la mejor organización del transporte para satisfacer las necesidades de la demanda, estableciendo, por ejemplo, servicio de trenes unitarios o especiales que, a parte de dar mejor servicio al usuario, permitan a ferrocarriles aprovechar en forma más racional sus recursos.

Es de esperarse que, con la modernización de que están siendo objeto los ferrocarriles, paulatinamente se irá logrando una substancial mejoría en la calidad y confiabilidad de los servicios, aparte de aumentar la planta de personal encargada de su venta y dotarla con los elementos necesarios; tendrán que adoptarse nuevas y más funcionales políticas para captar mayores volúmenes de carga.

La fusión ferroviaria se inició, el 26 de marzo de 1982, con la integración de los Ferrocarriles Unidos del Sureste, S. A. de C. V. a los Ferrocarriles Nacionales de México, continuando con las otras empresas al finalizar 1982.

La planeación en los ferrocarriles, ha avanzado y se ha acumulado experiencia; a la vez, se han incrementado modernos mecanismos de programación y presupuestación, que ha diseñado la empresa; sin embargo, los resultados de la planeación han tenido poca trascendencia interna, con esto, en los próximos años, se debe buscar una mejor organización y mecanización de los trabajos, para avanzar en las nuevas técnicas del presupuesto por programas y tratar de adoptar métodos de planeación de países avanzados y desarrollados, adecuándolos a las realidades y necesidades del país.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES.

Al término de esta investigación, se pueden observar algunas conclusiones como: en primer lugar, la formación y consolidación de los ferrocarriles en el país, desde mediados del siglo pasado y hasta el porfiriato, fue la época del auge del ferrocarril en México y, por consiguiente, su consolidación.

Las vías férreas con las que se cuenta actualmente, son, prácticamente, las mismas que existían a finales de 1910; es aquí donde realmente se puede palpar que a este medio de transporte se le ha relegado, no dándosele ni la importancia ni el impulso necesario para su desarrollo integral.

En segundo lugar, se analizó el aspecto histórico del sindicalismo, desde sus orígenes hasta el periodo 1958-1959, el cual constituye una etapa de vital importancia para comprender la situación actual y, sobre todo analizar, el por qué la empresa Ferrocarriles Nacionales ha operado hasta la fecha con un incremento en su déficit, esto, producto de un exagerado paternalismo por parte del Estado, que requiere de una revisión detenida para mejorar este sector de la economía, tan importante por su capacidad de transportar grandes cantidades de bienes y personas a bajos costos.

La formación y consolidación de este gremio, a través de las luchas obreras, son los ferrocarrileros la primera organización con una auténtica conciencia de clase y que, en el momento histórico oportuno, supo consolidarse como pilar de la lucha de clases en busca de una reivindicación social, donde surjan cuadros, no sólo de ferrocarrileros sino de otros gremios del proletariado.

El movimiento de 1958-1959, dejó una huella profunda en las luchas obreras de nuestro país; este trabajo pretende,

aunque en forma modesta, rendir un homenaje a los líderes, trabajadores y pueblo que se solidarizaron con este movimiento y que no puede apartarse de toda investigación económica, política y social.

Respecto a la importancia que para la economía mexicana representan los ferrocarriles, deberían tener la capacidad técnica y administrativa necesarias para ofrecer, tanto en cantidad como en calidad, un servicio que satisfaga la demanda de transporte de carga y pasajeros, que por su naturaleza deban movilizarse masivamente y a bajo costo, buscando la coordinación y complementación con otros modos que concurren al mercado de transporte terrestre, con el propósito de lograr un sistema integrado y eficiente que coadyuve al desarrollo más acelerado de la economía, principalmente de las ramas y actividades prioritarias, al crecimiento regional más equilibrado en el territorio nacional y a la más justa distribución del ingreso.

Los ferrocarriles, para poder obtener mejores resultados, deben buscar el máximo rendimiento de los recursos que manejan, tanto humanos como los de infraestructura, equipo, materiales y financieros, para lo cual deberán mejorar su organización y procedimientos operativos, para poder aumentar la eficiencia y productividad y disminuir costos.

Los ferrocarriles, deberán promover la formación de mejores técnicos especialistas, en las diversas ramas de la industria ferroviaria, para que estén capacitados e ir seleccionando, con criterio, entre las diversas tecnologías desarrolladas en los países con alto grado de desarrollo, no sólo económico sino tecnológico, la adecuación de estos incentivos, para que la empresa cuente con el equipo humano necesario para adaptar estas tecnologías a las actuales circunstancias del país, e implantarla en los ferrocarriles nacionales.

A los ferrocarriles mexicanos no se les da la importancia que realmente tienen, para la integración del transporte, como medio de desarrollo económico de un país, ya que, como lo demuestra este estudio, es el autotransporte el que ha monopolizado el mercado del servicio de carga y pasajeros.

Es el transporte de carga por tierra el que juega un papel importante dentro de la economía del país, y siendo el ferrocarril el que desempeña una función esencial para incrementar el desarrollo, ya que lo hacen atractivo para movimientos masivos o recorridos a media o larga distancia, pero, sin embargo, su participación en el movimiento de bienes y personas ha disminuido, debido a la ineficiencia que ha tenido.

El transporte por carretera tiene un incremento excesivo anualmente y, aún así, es el transporte de mercancías por ferrocarril el que tuvo un incremento de 394.738 toneladas, de 1976 a 1982, y sigue siendo de importancia general, así la participación de este medio en el movimiento total, ha disminuido un 6.2%, de 1976 a 1982, en términos de la carga total transportada, por lo que respecta a movimiento ferroviario de pasajeros, cubre sólo el 1.4% del total y tiende a desaparecer, ya que el servicio es de baja densidad y de un alto costo, que en algunas ocasiones llega a ser más de tres veces superior al valor del servicio público por autobús.

La red férrea es de 25,500 Kms. que, a comparación del transporte por carretera que cuenta con 215,000 Kms., representan una grave deficiencia en el transporte, es por esto que la reestructuración y modernización del transporte ferroviario es urgente y necesaria, para que los ferrocarriles puedan recobrar el terreno perdido y lograr quitarse el déficit con el cual se cuenta.

La modernización del sistema ferroviario nacional es - la alternativa real y no la alternativa en discursos y falsa - información oficial manejada, porque así no se podrá salir del atraso en que se encuentra este medio de transporte, tan vital para la vida económica del cualquier país, ya que tenemos el - ejemplo claro de los ferrocarriles europeos, japoneses, soviéticos, etc., los cuales son la espina dorsal de su economía, - con bajos costos y un saneamiento dentro de sus finanzas, es - decir, la maximización de los recursos con los mínimos costos posibles.

La historia nos ha enseñado que el desarrollo económico, social y cultural de los pueblos, se fortalece en la medida que es eficiente la producción de servicios de transporte, toda vez que, a través de ellos, se asegura y acelera el crecimiento de sus mercados, tanto internos como externos, y se sientan las bases para la creación y desenvolvimiento de empresas de extracción de transformación, así como un sinnúmero de actividades económicas de diversa índole.

ORGANIGRAMA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

- CUADRO NO. 1. EXPANSION DE LOS FERROCARRILES BAJO CONCESION FEDERAL (1873 - 1910).
- CUADRO NO. 2. EGRESOS DE CARGA Y PASAJEROS EN EL EX-FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO Y LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO. (1881 - 1914).
- CUADRO NO. 3. NUMERO DE AGREMIADOS A LA CONFEDERACION REGIONAL DE OBREROS MEXICANOS (C.R.O.M.), DE 1920 - 1928.
- CUADRO NO. 4. NUMERO DE HUELGAS EFECTUADAS EN LA REPUBLICA MEXICANA DE 1920 A 1936, DESDE EL GOBIERNO DE DON VENUSTIANO CARRANZA HASTA EL GOBIERNO DEL GENERAL LAZARO CARDENAS.
- CUADRO NO. 5. MOVIMIENTOS PORCENTUALES DE LOS SALARIOS REALES EN VARIAS INDUSTRIAS. (1951 - 1963).
- CUADRO NO. 6. REMEDIOS DE LA TASA DE CRECIMIENTO DEL PRODUCTO NACIONAL BRUTO (P.N.B.) REAL DE LA POBLACION Y EL PRODUCTO NACIONAL BRUTO PER-CAPITA. (1930 - 1970).
- CUADRO NO. 7. EXISTENCIAS DEL TRANSPORTE DE CARGA.
Millones de Toneladas).
- CUADRO NO. 8. EXISTENCIAS DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS.
Millones de Pasajeros).
- CUADRO NO. 9. TRAFICO DE CARGA EN LOS FERROCARRILES MEXICANOS.
TONELADAS - KILOMETRO.
Millones de Toneladas).
- CUADRO NO. 10. COMPOSICION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE CARGA EN LOS FERROCARRILES MEXICANOS.
TONELADAS - KILOMETRO.
- CUADRO NO. 11. TRAFICO DE PASAJEROS EN LOS FERROCARRILES MEXICANOS.
PASAJEROS - KILOMETRO.
Millones de Pasajeros).
- CUADRO NO. 12. PASAJEROS TRANSPORTADOS EN LOS FERROCARRILES MEXICANOS.
Miles de Pasajeros).
- CUADRO NO. 13. TRAFICO DE PASAJEROS EN LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.
- CUADRO NO. 14. TRAFICO INTERNACIONAL DE LOS FERROCARRILES DE MEXICO.
Miles de Toneladas).
- CUADRO NO. 15. DISTRIBUCION DE LAS VIAS FERROVIARIAS POR EMPRESA.
Metros).
- CUADRO NO. 16. CARGA COMERCIAL TRANSPORTADA POR LOS FERROCARRILES MEXICANOS.
Miles de Toneladas).
- CUADRO NO. 17. TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS 1970 - 1980.
(Millones).
- CUADRO NO. 18. EXISTENCIAS DE AUTOVIAS Y COCHES DE PASAJEROS EN LOS FERROCARRILES MEXICANOS.
- CUADRO NO. 19. PERSONAL QUE LABORA EN LOS PRINCIPALES TALLERES DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS.

APENDICE

- CUADRO NO. 20. COMPOSICION DEL TRAFICO DE CARGA, POR EMPRESA EN EL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO
- CUADRO NO. 21. COMPARATIVO 1982 - 1983 DE LA COMPOSICION DEL TRAFICO DE PASAJEROS, POR EMPRESA EN LOS FERROCARRILES NACIONALES.
- CUADRO NO. 22. INGRESOS DE OPERACION POR TIPO DE TRANSPORTE (Millones de Pesos).
- CUADRO NO. 23. GASTOS DE OPERACION POR AREAS (Millones de Pesos).
- CUADRO NO. 24. GASTOS DE OPERACION POR CONCEPTOS. (Millones de Pesos).
- CUADRO NO. 25. GASTOS AJENOS DE OPERACION. (Millones de Pesos).
- CUADRO NO. 26. RESULTADOS DE OPERACION. (Millones de Pesos).
- CUADRO NO. 27. RESULTADOS DE EXPLOTACION. (Millones de Pesos).
- CUADRO NO. 28. DESEQUILIBRIO EXISTENTE ENTRE LOS INGRESOS Y COSTOS DE OPERACION DE LOS FERROCARRILES NACIONALES PERIODO 1971 - 1981. (Millones de Pesos).
- CUADRO NO. 29. PARTICIPACION DE LA REMUNERACION DE LOS ASALARIADOS DEL TRANSPORTE POR FERROCARRIL EN RELACION CON LA REMUNERACION DEL ASALARIADO NACIONAL (Millones de Pesos).
- CUADRO NO. 30. DISTRIBUCION DE LA FUERZA DE TRABAJO DEL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO POR SUS PRINCIPALES AREAS PERIODO 1982 - 1983 - 1984. (Número de Puestos).
- CUADRO NO. 31. PORCENTAJES DE LOS AUMENTOS SALARIALES A LOS TRABAJADORES DEL SISTEMA FERROVIARIO. (1973 - 1981)
- CUADRO NO. 32. INCREMENTOS EN LAS TARIFAS DE CARGA Y EXPRESS, E INDICE CORRESPONDIENTE.
- CUADRO NO. 33. PREDICCIONES DEL TRAFICO DEL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO (1982 - 1990).
- CUADRO NO. 34. PREDICCIONES DEL TRAFICO DE PASAJEROS, CONSIDERANDO LAS TENDENCIAS DEL PASADO.
- CUADRO NO. 35. PREDICCIONES DEL TRAFICO DE PASAJEROS - KILOMETRO. (Millones).
- CUADRO NO. 36. PREDICCIONES DEL TRAFICO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS (Millones).
- CUADRO NO. 37. PREDICCIONES DEL TRAFICO DE EXPRESS, POR EMPRESA. (Millones de Toneladas).

GERENCIA GENERAL (Dirección General).

CIDAP (Comisión Interna de Administración y Programación).

RAMA OPERATIVA.

SUB-GERENCIA DE FUERZA MOTRIZ Y EQUIPO DE ARRASTRE.

Superintendencia General de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre

SUB-GERENCIA DE OPERACION.

Superintendencia General de Transportes.

SUB-GERENCIA DE TELECOMUNICACIONES, SEÑALES Y TRANSITO.

Superintendencia de Electricidad y Telégrafos.

Ayudantía Administrativa.

Ayudantía de Proyectos, Estudios y Programas.

SUB-GERENCIA DE TRAFICO.

Superintendencia de Servicio de Carros.

Superintendencia General de Express.

Departamento de Tráfico de Carga.

Departamento de Tráfico de Pasajeros

Departamento de Auditores.

Oficina de Cuentas de Equipo.

SUB-GERENCIA DE VIA Y ESTRUCTURAS.

Departamento de Vía y Estructura.

Departamento de Maquinaria de Vía.

Ayudantía de Proyectos.

Ayudantía de Construcción.

Ayudantía de Precios Unitarios y Control de Obras.

RAMA ADMINISTRATIVA.

SUB-GERENCIA DE ADMINISTRACION.

Departamento de Personal.

Departamento de Servicios Especiales.

Departamento Legal.

Departamento Médico.

Ayudantía Inmobiliaria.

SUB-GERENCIA DE FINANZAS.

Departamento de Presupuestos.

Departamento de Contabilidad.

Tesorería General.

SUB-GERENCIA DE ADQUISICIONES.

Departamento de Compras.

Departamento de Almacén.

SUB-GERENCIA DE PLANEACION Y ORGANIZACION.

Unidad de Programación.

Unidad de Organización y Métodos.

Unidad de Estudios de la Operación y Evaluación de Proyectos.

Unidad de Costos.

Unidad de Estadística e Información.

SUB-GERENCIA DE SISTEMAS.

Unidad de Sistematización de Datos e Información.

CONTRALORIA GENERAL.

Departamento de Auditoría Interna.

Departamento de Control de Retiro de Bienes.

Comisión de Inventarios y Avalúos.

DEPARTAMENTO TECNICO.

DEPARTAMENTO DE PRUEBAS, ANALISIS Y CONTROL DE CALIDAD.

DEPARTAMENTO DE RELACIONES PUBLICAS.

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS ESPECIALES.

COMITE TECNICO DE SEGURIDAD.

INSTITUTO DE CAPACITACION.

EXPANSION DE LOS FERROCARRILES BAJO CONCESION FEDERAL (1873 - 1910).

AÑOS	TOTAL DE KILOMETROS	KILOMETROS CONSTRUIDOS DURANTE EL AÑO.	% DE CRECIMIENTO ANUAL
1873	572	-	-
1874	586	14	2.4
1875	662	76	13.0
1876	666	4	0.6
1877	684	34	5.1
1878	749	65	9.5
1879	893	144	19.2
1880	1,086	193	21.6
1881	1,661	575	52.9
1882	3,583	1,922	115.7
1883	5,308	1,725	48.1
1884	5,744	436	8.2
1885	5,866	122	2.1
1886	5,942	76	1.3
1887	7,680	1,738	29.2
1888	7,709	29	0.4
1889	8,308	599	7.7
1890	9,558	1,250	15.0
1891	9,864	306	3.2
1892	10,300	436	4.4
1893	10,466	166	1.6
1894	10,585	120	1.1
1895	10,605	20	0.2
1896	10,864	259	2.4
1897	11,530	666	6.1
1898	12,096	566	4.9
1899	12,469	374	3.1
1900	13,540	1,071	8.6
1901	14,448	908	6.7
1902	15,060	612	4.2
1903	16,038	978	6.5
1904	16,447	409	2.6
1905	16,858	411	2.5
1906	17,435	577	3.4
1907	17,993	558	3.2
1908	18,538	545	3.0
1909	18,967	429	2.3
1910	19,205	238	1.3

FUENTES.- GONZALEZ ROA, FERNANDO.- "El Problema Ferrocarrilero y la Compañía de los Ferrocarriles". México, 1915.
 CALDERON, FRANCISCO.- "Los Ferrocarriles en la Historia Moderna de México. El Perifoneo y la Vida Económica". Ed. Daniel Cosío Villegas. México 1965.

INGRESOS DE CARGA PASAJEROS EN EL EX-FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO Y
LOS FERROCARRILES REGIONALES DE MEXICO. (1881 - 1914).

AÑOS	INGRESOS DE CARGA	INGRESOS DE PASAJEROS
1881	21,273.84	32,192.69
1882	972,485.43	434,593.32
1883	1'140,908.55	713,750.61
1884	1'796,379.86	1'098,007.88
1885	2'287,410.14	1'100,268.62
1886	2'511,028.78	1'168,750.24
1887	3'458,006.46	1'235,284.05
1888	4'244,648.52	1'321,511.96
1889	4'683,290.74	1'420,375.76
1890	4'702,142.48	1'436,317.68
1891	5'625,688.51	1'470,940.51
1892	6'183,149.29	1'439,571.60
1893	6'130,347.06	1'443,793.73
1894	6'440,713.23	1'576,801.33
1895	7'145,041.44	1'828,072.64
1896	7'646,257.99	1'934,612.78
1897	9'861,995.39	2'257,328.22
1898	10'369,348.62	2'469,866.44
1899	11'981,272.82	2'799,944.46
1900	13'348,045.07	2'865,632.73
1901	13'466,360.26	3'047,142.89
1902	16'151,912.39	3'854,994.83
1903	19'407,378.91	4'392,608.98
1904 (Ene-Jul)	10'658,234.71	2'172,607.11
1904-1905 (Año Fiscal)	20'238,211.21	4'530,461.65
1905-1906	21'676,896.68	5'300,022.44
1906-1907	21'628,449.79	7'800,269.38
1907-1908	25'286,077.71	8'405,822.53
1908-1909	35'072,311.77	12'375,556.33
1909-1910	37'871,364.08	13'221,770.83
1910-1911	45'197,748.27	14'958,766.62
1911-1912	43'859,606.81	15'834,343.68
1912-1913	40'368,772.18	15'268,057.63
1913-1914	21'095,415.30	12'111,651.32

FUENTE.- GONZALEZ ROA, FERNANDO.- "El Problema Ferrocarrilero y la Compañía de los Ferrocarriles de México". Ed. L.E.P., p.p. 56-57.

NUMERO DE AGREM: A LA CONFEDERACION REGIONAL DE OBREROS MEXICANOS (C.R.O.M.), DE 1920 A 1928.

AÑO	NUMERO DE AGRENTADOS
1920	50,000
1921	150,000
1922	400,000
1923	800,000
1924	1'200,000
1925	1'500,000
1926	N. D.*
1927	1'852,000
1928	2'000,000

FUENTE.- UNIVERSIDAD AUTONOMA DE PUEBLA.- Historia del Movimiento Obrero en México.

Cifra No Disponible.

NUMERO DE HUELGAS EFECTUADAS EN LA REPUBLICA MEXICANA DE 1920 A 1936, DESDE EL GOBIERNO DE DON VENUSTIANO CARRANZA HASTA EL GOBIERNO DEL GENERAL LAZARO CARDENAS.

AÑO	G O B I E R N O S	NUMERO DE HUELGAS
1920	Venustiano Carranza	173
1921	Genl. Alvaro Obregón	310
1924	Genl. Plutarco Elías Calles	136
1925	Genl. Plutarco Elías Calles	51
1926	Genl. Plutarco Elías Calles	23
1927	Genl. Plutarco Elías Calles	16
1928	Genl. Plutarco Elías Calles	7
1929	Lic. Emilio Portes Gil	14
1930	Lic. Emilio Portes Gil	15
1931	Lic. Emilio Portes Gil	11
1932	Genl. Pascual Ortiz Rubio	56
1933	Genl. Abelardo L. Rodríguez	13
1934	Genl. Abelardo L. Rodríguez	202
1935	Genl. Lázaro Cárdenas	642
1936	Genl. Lázaro Cárdenas	659

FUENTE.-

SALAZAR, ROSENDO.- "La Casa del Obrero Mundial y la C. T. M."
Ed. P.R.I. Tomo II. Noviembre 1972.

MOVIMIENTOS PORCENTUALES DE LOS SALARIOS REALES EN VARIAS INDUSTRIAS. (1951 - 1963).

INDUSTRIA	1951-1966 CAMBIO PORCENTUAL TOTAL	1952-1967 TASA MEDIA ANUAL	1956-1962 CAMBIO PORCENTUAL TOTAL	1957-1963 TASA MEDIA ANUAL	1951-1962 CAMBIO PORCENTUAL TOTAL
CONSTRUCCION	14.1	2.7	22.3	3.4	39.3
TEXTILES	21.1	3.9	18.6	2.9	43.6
PETROLEO	9.0	1.7	22.5	3.4	33.6
ELECTRICIDAD	2.6	0.5	43.9	6.3	47.7
PAPEL	21.3	3.9	18.6	2.9	43.6
MULE	32.1	6.7	60.3	7.0	98.4
FERROCARRILES	-1.0	-0.3	37.3	6.4	36.6

FUENTE.- EVERTY, MICHAEL.- "The Role of the Mexican Trade Unions".- 1950-1963.
tesis Doctoral. Washington University. 1967.

PROMEDIOS DE LA TASA DE CRECIMIENTO DEL PRODUCTO NACIONAL BRUTO (P.N.B.), REAL DE LA POBLACION
Y DEL PRODUCTO NACIONAL BRUTO PER-CAPITA. (1930 - 1970).

PERIODO	P. N. B.	POBLACION	P.N.B. PER-CAPITA
1930 - 1940	4.8	1.7	3.1
1941 - 1950	7.2	2.7	4.5
1951 - 1960	6.2	3.1	3.1
1961 - 1965	6.5	3.4	3.1
1966 - 1970	7.1	3.5	3.6

FUENTE.- PADILLA ARAGON, ENRIQUE.- "Mexico, Desarrollo con Pobreza". Ed. Siglo XX. p.p. 155.

TENDENCIAS DEL TRANSPORTE DE CARGA.
(Millones de Toneladas).

MEDIO DE TRANSPORTE	1982	%	1988	%	2000	%
AUTOTRANSPORTE	318.0	81.0	372.0	75.0	700.00	65.0
FERROCARRIL	66.0	17.0	106.0	21.0	300.0	30.0
CABOTAJE	9.6	2.0	17.2	4.0	50.0	5.0
AEREO	0.2	-	0.5	-	2.7	-
T O T A L	393.8	100.0	495.7	100.0	1,052.7	100.0

FUENTE.- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- "Sistema Nacional de Transportes",
México, 1982.

TENDENCIAS DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS.
(Millones de Pasajeros).

MEDIO DE TRANSPORTE	1 9 8 2	%	1 9 8 0	%	2 0 0 0	%
AUTOMOVIL	746.0	35.0	1,060.0	32.0	1,660.0	21.0
AUTOTRANSPORTE	1,332.0	63.0	2,174.0	65.6	5,640.0	72.0
FERROCARRIL	22.0	1.0	30.0	1.0	430.0	5.5
AEREO	24.0	0.9	42.9	1.3	98.0	1.2
TRANSBORDADORES	1.6	0.1	3.5	0.1	10.0	0.3
T O T A L	2,126.6	100.0	3,310.4	100.0	7,838.0	100.0

FUENTE.-

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- "Sistema Nacional de Transportes"
México, 1982.

TRAFICO DE CARGA EN LOS FERROCARRILES MEXICANOS.
 TONELADAS - KILOMETRO.
 (Millones de Toneladas).

AÑOS	PRODUCTOS AGRICOLAS	PRODUCTOS MINERALES	PETROLEO Y SUS DERIVADOS	PRODUCTOS INORGANICOS	PRODUCTOS INDUSTRIALES	OTROS	TOTAL	INDICE 1970	% DE VARIACION CON EL AÑO ANTERIOR
1970	6,561	5,752	2,373	1,397	5,914	820	11,817	100.0	-
1971	5,806	6,270	2,413	1,462	5,698	719	22,366	98.0	(-2.0)
1972	5,839	6,463	2,764	1,586	6,529	696	23,877	104.6	6.8
1973	7,008	6,306	2,782	1,633	7,768	752	26,249	115.0	9.9
1974	7,774	7,869	3,065	1,931	9,291	926	30,856	135.2	17.6
1975	6,840	7,039	3,479	2,074	10,900	820	33,162	145.3	7.4
1976	8,415	7,575	3,554	2,045	11,139	740	33,468	146.7	1.0
1977	9,971	8,038	3,077	2,390	11,919	776	36,171	158.6	8.1
1978	8,768	8,186	2,678	2,59	13,380	828	36,399	159.6	0.6
1979	8,665	8,433	2,257	2,812	13,781	800	36,748	161.1	1.0
1980	12,121	9,213	1,894	2,923	14,311	863	41,325	181.1	12.5
1981	12,997	10,477	1,050	3,094	14,062	819	43,509	190.7	5.3

FUENTE.- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

COMPOSICION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE CARGA EN LOS FERROCARRILES MEXICANOS.

TONELADAS - KILOMETRO.

A Ñ O S	PRODUCTOS AGRICOLAS	PRODUCTOS MINERALES	PETROLEO Y SUS DERIVADOS	PRODUCTOS INORGANICOS	PRODUCTOS INDUSTRIALES	O T R O S	T O T A L
1970	28.8	25.2	10.4	6.1	25.9	3.6	100.0
1971	26.0	28.0	10.8	6.5	25.5	3.2	100.0
1972	24.5	27.1	11.6	6.6	27.3	2.9	100.0
1973	26.7	24.0	10.6	6.2	29.6	2.9	100.0
1974	25.2	25.5	9.9	6.3	30.1	3.0	100.0
1975	26.7	21.2	10.5	6.3	32.9	2.4	100.0
1976	25.1	22.6	10.6	6.2	33.3	2.2	100.0
1977	27.6	22.2	8.5	6.6	33.0	2.1	100.0
1978	24.1	22.4	7.4	7.0	36.8	2.3	100.0
1979	23.6	22.9	6.1	7.7	37.5	2.2	100.0
1980	29.3	22.3	4.6	7.1	34.6	2.1	100.0
1981	29.9	24.1	4.7	7.1	32.3	1.9	100.0
PROMEDIO 1970 - 1981	26.5	23.6	8.4	6.7	32.3	2.5	100.00

FUENTE.-

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

TRAFICO DE PASAJEROS EN LOS FERROCARRILES MEXICANOS.
PASAJEROS - KILOMETRO.
(Millones de Pasajeros).

AÑO	PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE	TOTAL
1970	1,356	3,173	4,529
1971	1,248	3,113	4,361
1972	1,264	3,220	4,484
1973	1,244	2,813	4,057
1974	1,464	2,652	4,116
1975	1,433	2,681	4,114
1976	1,410	2,648	4,058
1977	1,776	3,241	5,017
1978	1,816	3,411	5,227
1979	1,994	3,497	5,451
1980	2,037	3,258	5,295
1981	2,094	3,226	5,320

FUENTE.-

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de
Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

PASAJEROS TRANSPORTADOS EN LOS FERROCARRILES MEXICANOS.

(Miles de Pasajeros).

A Ñ O	PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE	T O T A L
1970	4,034	33,312	37,346
1971	3,672	29,929	33,601
1972	3,653	30,025	33,678
1973	3,329	25,364	28,693
1974	3,684	21,809	25,493
1975	3,614	21,215	24,829
1976	3,381	21,063	24,434
1977	4,066	24,474	28,530
1978	4,203	24,673	28,876
1979	4,365	21,172	25,537
1980	4,337	19,343	23,680
1981	4,409	18,247	22,656

FUENTE.-

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

TRAFICO DE PASAJEROS EN LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

AÑO	PASAJEROS TRANSPORTADOS (Millones)	PASAJEROS - KILOMETRO (Millones)
1970	33.197	3,438.2
1971	29.328	3,255.5
1972	29.150	3,286.2
1973	23.881	2,793.1
1974	20.017	2,617.2
1975	19.514	2,612.7
1976	19.107	2,507.6
1977	22.305	3,112.0
1978	22.218	3,295.4
1979	18.663	3,278.7
1980	16.637	3,056.6
1981*	15.868	3,069.1

FUENTE.-

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

TRAFICO INTERNACIONAL DE LOS FERROCARRILES DE MEXICO.
(Miles de Toneladas).

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
IMPORTACIONES.												
Nuevo Laredo	1,818.4	1,372.2	1,583.6	2,266.0	2,826.3	2,925.6	2,026.0	1,930.8	2,708.6	3,327.3	3,973.6	3,633.1
Matamoros	430.9	344.6	503.2	502.6	825.7	935.1	900.1	856.9	827.3	776.7	1,518.5	1,502.2
Ciudad Juárez	305.5	381.5	396.1	471.2	353.6	490.7	321.9	181.8	287.5	362.1	1,336.4	1,354.0
Manzanillo	119.1	189.3	378.6	417.9	593.9	776.5	534.7	503.5	549.5	463.0	176.6	140.4
Tampico	122.5	95.5	194.3	294.9	567.3	711.6	636.7	1,059.1	928.9	646.3	781.1	943.1
Piedras Negras	675.1	728.1	880.1	1,008.1	868.5	1,157.4	388.5	306.8	342.0	1,143.1	1,677.0	1,485.6
Ciudad Hidalgo	0.1	0.9	1.2	0.4	1.0	6.8	2.7	4.2	0.1	0.1	2.1	1.9
Veracruz	903.8	637.7	961.7	1,077.0	1,201.0	1,213.9	952.4	1,316.4	1,403.0	1,322.7	1,435.0	1,531.8
Coahuila	95.3	88.1	167.0	332.9	695.9	519.3	172.3	624.3	467.3	305.3	377.7	305.7
Salina Cruz	1.2	10.0	16.3	43.5	27.3	45.9	53.0	32.3	58.7	81.6	87.3	54.9
Lázaro Cárdenas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	93.8
T O T A L	4,471.9	3,857.9	5,082.1	6,415.2	7,860.5	8,782.8	5,988.3	6,816.1	7,572.9	8,428.2	11,365.2	11,046.5
EXPORTACIONES.												
Nuevo Laredo	354.2	407.5	376.1	350.1	391.5	272.2	279.6	388.9	423.6	377.6	294.6	268.9
Matamoros	359.2	392.9	534.8	416.9	584.7	532.2	436.8	364.3	307.0	357.2	297.6	350.6
Ciudad Juárez	226.8	163.3	170.8	141.2	151.9	86.6	93.7	144.6	105.5	99.1	80.8	96.3
Manzanillo	84.1	86.2	151.1	66.9	53.3	37.6	36.0	42.5	58.5	39.0	27.7	16.4
Tampico	459.5	576.3	497.0	581.0	698.5	624.6	596.1	586.9	582.4	518.4	515.7	364.1
Piedras Negras	458.8	555.1	552.4	538.1	305.9	295.2	353.0	417.3	386.1	341.4	302.3	270.4
Ciudad Hidalgo	43.0	18.0	59.4	68.5	51.4	35.0	41.6	169.0	105.9	16.5	46.6	45.2
Veracruz	498.0	699.6	677.2	626.0	534.2	363.8	347.3	405.3	321.7	221.3	185.5	80.7
Coahuila	496.3	744.7	588.5	801.0	1,905.4	1,097.6	659.1	855.2	1,285.3	961.4	1,308.6	1,393.3
Salina Cruz	13.9	73.6	81.0	99.9	28.9	0.2	-	40.4	1.6	0.3	1.4	4.3
T O T A L	2,983.8	3,727.0	3,688.3	3,465.6	4,702.7	3,345.0	2,843.2	3,414.4	3,577.6	2,942.2	3,120.8	2,890.7

FUENTE.-

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- Dirección General de Planeación.

DISTRIBUCION DE LAS VIAS FERROVIARIAS POR EMPRESA.

(Metros).

E M P R E S A S	TOTAL DE VIAS.*
FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO	18'008,359
FERROCARRILES DEL PACIFICO, S. A. DE C. V.	2'834,506
FERROCARRILES CHIHUAHUA AL PACIFICO, S. A. DE C. V.	1'764,754
FERROCARRILES UNIDOS DEL SURESTE, S. A. DE C. V.	1'509,471
FERROCARRILES SONORA - BAJA CALIFORNIA, S. A. DE C. V.	705,752
TOTAL DE VIAS FERROVIARIAS EN LA REPUBLICA MEXICANA	24'822,842
<p>* EL TOTAL DE VIAS REPRESENTA LA SUMA DE VIAS PRINCIPALES Y SECUNDARIAS, POR EMPRESA.</p>	

FUENTE.- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- Estadística Ferroviaria Nacional.

CARGA COMERCIAL TRANSPORTADA POR LOS FERROCARRILES MEXICANOS.

(Miles de Toneladas)

AÑO	FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO	FERROCARRIL CENTRAL DEL PACIFICO	FERROCARRIL CHIHUAHUA AL PACIFICO	FERROCARRILES UNIDOS DEL SURESTE	FERROCARRIL SONORA BAJA CALIFORNIA	TOTAL*
1970	38,320	4,328	2,064	839	529	41,379
1971	39,466	4,081	2,052	975	647	42,394
1972	41,835	4,039	2,055	904	546	44,830
1973	44,361	4,578	2,001	1,074	624	47,704
1974	51,700	5,133	2,253	1,334	620	55,469
1975	52,250	5,802	2,495	1,407	552	56,435
1976	51,322	6,006	2,712	1,333	715	55,228
1977	54,877	6,920	2,924	2,223	943	59,869
1978	56,225	6,125	2,780	2,521	979	60,679
1979	54,783	6,049	2,543	2,629	1,076	59,334
1980	55,113	7,216	2,957	2,754	953	60,592
1981	57,961	7,015	3,663	2,930	1,204	63,790

* EL TOTAL DE TONELADAS DE LAS CINCO EMPRESAS, SE ESTIMA CON BASE EN EL FLETE LOCAL E INTERLINEAL RECIBIDO, RE-PORTADO POR CADA UNA DE ELLAS.

FUENTE.-

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

CUADRO NO. 17.

TRANSPORTE DE CARGA - PASAJEROS 1970 - 1984
(Millones)

A Ñ O	CAMBITERO		FERROVIARIO		MARITIMO		AEREO		T O T A L	
	CARGA	PASAJEROS	CARGA	PASAJEROS	CARGA	PASAJEROS	CARGA	PASAJEROS	CARGA	PASAJEROS
1970	N. D.*	N. D.*	47.4	37.4	32.8	0.1	0.1	4.5	80.4	42.0
1971	N. D.*	N. D.*	48.5	35.5	35.9	0.1	0.1	5.1	84.5	40.7
1972	N. D.*	N. D.*	50.7	35.7	42.5	0.2	0.1	6.3	93.3	42.2
1973	N. D.*	N. D.*	53.4	28.8	46.7	0.3	0.1	7.2	100.2	36.3
1974	166.9	525.5	61.9	25.4	56.3	0.3	0.1	8.4	285.2	559.1
1975	174.1	489.0	63.2	24.7	65.2	0.5	0.1	9.6	302.6	623.8
1976	180.0	700.0	62.6	24.4	63.2	0.6	0.1	10.7	305.9	735.7
1977	188.7	783.0	68.5	28.5	63.4	0.7	0.1	11.8	320.7	824.0
1978	201.1	836.0	69.4	28.9	75.5	0.8	0.1	14.2	346.1	879.9
1979	224.4	1,004.0	67.8	25.5	96.0	0.8	0.2	16.7	388.4	1,047.0
1980	283.2	1,151.0	70.0	23.7	124.6	0.9	0.2	18.8	448.0	1,194.4
1981	276.3	1,240.0	73.6	22.7	130.3	1.2	0.2	20.8	480.4	1,284.7
1982	277.4	1,332.0	66.5	21.5	150.4	2.8	0.1	18.5	494.4	1,374.8
1983	278.1	1,365.0	62.3	25.6	144.0	3.6	0.1	17.0	484.5	1,411.2
1984	282.0	1,444.0	66.0	25.7	168.0	4.1	0.1	16.0	516.1	1,489.8

N. D.* Cifras No Disponibles.

FUENTE.-

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- Dirección General de Planeación.

EXISTENCIAS DE AUTOVIAS Y COCHES DE PASAJEROS EN LOS FERROCARRILES MEXICANOS.

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
AUTOVIAS												
Ferrocarriles:												
Nacionales de México	34	34	34	40	40	39	39	39	38	37	37	37
Del Pacífico	-	-	-	-	-	-	6	6	6	6	6	6
Chihuahua-Pacífico	12	11	11	11	11	14	14	17	18	19	19	19
Sonora-Baja California	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Unidos del Sureste	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DE AUTOVIAS	46	45	45	51	51	53	59	62	62	62	62	62
COCHES DE PASAJEROS												
PRIMERA ESPECIAL												
Ferrocarriles:												
Nacionales de México	14	14	14	26	26	26	25	24	24	24	24	24
Del Pacífico	37	34	-	-	-	-	-	30	30	30	37	55
Chihuahua-Pacífico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonora-Baja California	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
Unidos del Sureste	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
S U M A	51	48	14	26	26	26	25	54	54	54	65	100
PRIMERA REGULAR												
Ferrocarriles:												
Nacionales de México	185	174	160	134	127	118	108	120	118	158	154	149
Del Pacífico	13	11	45	39	38	37	37	37	37	30	30	28
Chihuahua-Pacífico	17	17	17	17	17	18	17	17	17	18	22	26
Sonora-Baja California	14	14	24	29	26	26	24	24	19	18	14	13
Unidos del Sureste	25	25	25	28	10	8	8	7	6	6	6	6
S U M A	254	241	271	244	218	207	194	205	197	230	226	222
PRIMERA SEGUNDA												
Ferrocarriles:												
Nacionales de México	52	51	49	48	26	26	18	18	12	11	11	11
S U M A	52	51	49	48	26	26	18	18	12	11	11	11
SEGUNDA												
Ferrocarriles:												
Nacionales de México	450	460	427	422	369	355	325	427	398	368	340	357
Del Pacífico	94	73	71	76	69	67	56	62	48	55	54	52
Chihuahua-Pacífico	27	27	27	23	23	9	11	10	10	10	10	10
Sonora-Baja California	35	35	35	42	28	28	14	14	12	11	10	10
Unidos del Sureste	28	28	28	28	31	22	23	19	15	15	15	15
S U M A	634	623	588	591	520	481	429	522	483	459	449	444
TOTAL DE COCHES DE PASAJEROS	991	963	922	909	790	740	666	799	746	754	751	777
T O T A L	1,037	1,008	967	960	841	793	725	861	810	816	813	819

FUENTE.- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

PERSONAL QUE LABORA EN LOS PRINCIPALES TALLERES DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS.

ESTACIONES	PERSONAL DE TALLER			
	OFICINA	LOCOMOTORAS	CARROS	TOTAL
<u>FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO</u>				
Aguascalientes	63	68	2,762	2,894
San Luis Potosí	53	1,742	203	1,998
Valle de México	43	844	469	1,356
Monterrey	32	492	399	923
Apizaco	19	219	274	512
Matías Romero	17	363	91	471
Terroén	16	254	160	430
Guadalupe	14	270	137	421
Acámbaro	11	201	90	302
Ciudad Frontera	13	165	85	263
Jalapa	11	165	58	234
<u>FERROCARRIL DEL PACIFICO</u>				
Empalme	28	329	244	601
Guadalupe	24	108	111	243
Mazatlán	7	39	61	107
<u>FERROCARRIL SONORA-BAJA CALIFORNIA</u>				
Benjamín Hill	49	75	109	233
<u>FERROCARRIL CHIHUAHUA AL PACIFICO</u>				
La Junta	29	172	161	362
Chihuahua	9	54	66	129
<u>FERROCARRILES UNIDOS DEL SURESTE</u>				
Campeche	N.D.*	78	106	184
<u>TOTAL DE PERSONAL</u>	438	5,638	5,587	11,663

N.D.* Datos no disponibles.

COMPOSICION DEL TRAFICO DE CARGA, POR EMPRESA, EN EL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO

E M P R E S A S	CARROS CARGADOS* (Miles)		TONELADAS NETAS (Miles)		TONELADAS-KILOMETRO (Millones)	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983
FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO	962.1	1,027.4	52,299	57,124	32,115	35,791
FERROCARRIL DEL PACIFICO	77.6	74.5	3,462	3,639	5,555	6,091
FERROCARRIL CHIHUAHUA AL PACIFICO	35.9	31.2	1,328	1,232	1,273	1,218
FERROCARRIL SONORA-BAJA CALIFORNIA	13.0	13.7	561	575	547	618
T O T A L	1,088.6	1,146.8	57,650	62,570	39,400	43,718

* Flete Local e Internacional recibido.

FUENTE.- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Sistema Ferroviario Mexicano. Informe de Labores 1983.

COMPARATIVO 1982 - 1983 DE LA COMPOSICION DEL TRAFICO DE PASAJEROS, POR EMPRESAS, DE LOS FERROCARRILES NACIONALES. (Miles).

CONCEPTO	FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO		FERROCARRIL DEL PACIFICO		FERROCARRIL CHIHUAHUA AL PACIFICO		FERROCARRIL SONORA - BAJA-CALIFORNIA		TOTAL	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983
<u>NUMERO DE PASAJEROS</u>										
PRIMERA CLASE	2,714.0	2,650.0	969.0	878.0	542.0	551.0	457.0	459.0	4,682.0	4,538.0
SEGUNDA CLASE	18,463.0	19,641.0	807.0	860.0	187.0	239.0	355.0	353.0	19,812.0	21,093.0
TOTAL . . .	21,177.0	22,291.0	1,776.0	1,738.0	729.0	790.0	812.0	812.0	24,494.0	25,631.0
<u>PASAJEROS-KILOMETRO</u>										
PRIMERA CLASE	978.6	1,041.6	805.6	790.7	162.5	161.5	201.2	188.6	2,147.9	2,182.4
SEGUNDA CLASE	2,849.2	3,155.8	450.7	489.5	26.8	33.7	138.1	135.8	7,814.8	3,464.8
TOTAL . . .	3,827.8	4,197.4	1,256.3	1,280.2	189.3	195.2	339.3	324.4	5,612.7	5,997.2

FUENTE.- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Sistema Ferroviario Mexicano. Informe de Labores 1983.

INGRESOS DE OPERACION POR TIPO DE TRANSPORTE.
(Millones de Pesos)

A Ñ O	CARGA	PASAJEROS	EXPRESS	OTROS	T O T A L
1970	2,285.1	236.3	119.4	98.7	2,739.5
1971	2,210.4	228.1	118.6	103.3	2,660.4
1972	2,369.9	235.2	125.6	130.6	2,861.3
1973	2,630.6	225.7	129.0	172.2	3,157.5
1974	3,110.8	274.5	142.2	252.6	3,780.1
1975	4,576.5	311.1	189.4	399.5	5,476.5
1976	4,824.6	333.5	188.6	383.9	5,730.6
1977	6,808.2	455.3	254.3	546.9	8,064.7
1978	8,025.4	567.0	354.6	717.2	9,664.2
1979	9,426.4	672.4	521.8	968.2	11,588.0
1980	13,247.5	787.0	667.0	1,332.0	16,014.4
1981	16,889.9	972.2	743.1	3,215.1	21,830.3

FUENTE.- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

GASTOS DE OPERACIÓN POR ÁREAS.
(Millones de Pesos.)

AÑO	CONSERVACION DE VIA	CONSERVACION DE EQUIPO	TRANSPORTES	GASTOS GENERALES	OTROS	TOTAL
1970	795.4	1,048.3	1,123.9	693.6	161.0	3,822.0
1971	853.5	1,144.2	1,220.3	739.3	173.2	4,130.5
1972	942.7	1,273.2	1,331.1	815.1	185.4	4,547.5
1973	1,065.9	1,358.5	1,568.8	939.4	209.4	5,142.0
1974	1,287.7	1,679.2	2,032.9	1,183.0	249.7	6,432.5
1975	1,663.9	2,076.9	2,438.0	1,446.5	274.4	7,799.7
1976	2,013.3	2,471.9	2,795.7	1,712.1	272.2	9,265.2
1977	2,306.4	3,089.4	3,455.7	2,108.0	381.9	11,341.4
1978	2,631.1	3,874.4	4,082.6	2,301.9	458.9	13,348.9
1979	3,219.6	4,889.5	5,072.9	2,723.4	527.7	16,433.1
1980	4,689.3	8,026.1	6,927.9	3,728.7	677.9	24,049.9
1981	6,004.5	9,992.5	8,743.8	5,230.3	897.7	30,868.8

FUENTE.-

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

GASTOS DE OPERACION POR CONCEPTOS.
(Millones de Pesos)

AÑO	SUELDOS	MATERIALES	OTROS GASTOS	T O T A L
1970	2,499.2	849.8	473.2	3,822.2
1971	2,761.8	889.1	479.6	4,130.5
1972	2,973.6	1,050.8	623.1	4,547.5
1973	3,416.2	1,057.3	668.5	5,142.0
1974	4,233.4	1,319.1	880.0	6,437.5
1975	5,173.8	1,546.3	1,079.6	7,799.7
1976	6,169.8	1,892.4	1,203.0	9,265.2
1977	7,602.6	2,144.7	1,594.1	11,341.4
1978	9,136.4	2,540.7	1,671.8	13,348.9
1979	10,750.1	3,536.1	2,145.9	16,433.1
1980	14,775.9	4,358.7	4,915.3	24,049.9
1981	19,767.1	5,407.1	5,694.6	30,868.8

FUENTE.-

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de
Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

GASTOS AJENOS DE TRACCION.
(Millones de Pesos.)

AÑO	RENTA DE EQUIPO DE TRACCION Y ARRASTRE	IMPUESTOS	INTERESES	OTROS	TOTAL
1970	210.1	6.6	180.6	76.8	473.1
1971	178.5	6.0	184.8	119.8	491.1
1972	166.1	10.6	220.5	93.6	490.8
1973	260.3	9.1	307.6	39.0	616.0
1974	280.7	12.9	436.5	114.6	844.7
1975	327.4	18.0	735.8	38.5	1,110.7
1976	219.6	40.9	1,304.7	1,636.5	3,201.7
1977	365.7	425.6	1,896.0	981.1	3,668.4
1978	685.8	502.9	2,117.5	889.7	4,195.9
1979	1,427.0	443.7	2,495.2	1,187.1	5,553.0
1980	3,040.1	709.5	3,713.2	1,588.8	9,051.6
1981	2,596.3	1,180.6	7,056.6	1,777.1	12,601.5

FUENTE.- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

RESULTADOS DE OPERACION.
 (En Millones de Pesos)

AÑO	INGRESO DE OPERACION	GASTO DE OPERACION	DEFICIT	COEFICIENTE
1970	21,739.6	3,822.2	1,082.7	1.39
1971	2,660.4	4,130.5	1,470.1	1.55
1972	2,861.3	4,547.5	1,686.2	1.59
1973	3,167.5	5,142.0	1,984.5	1.63
1974	3,780.1	6,432.5	2,652.4	1.70
1975	5,476.5	7,799.7	2,323.2	1.42
1976	5,730.6	9,265.2	3,534.6	1.62
1977	8,064.7	11,341.4	3,276.7	1.41
1978	9,664.2	13,348.9	3,684.7	1.38
1979	11,588.8	16,433.1	4,844.3	1.42
1980	16,014.4	24,049.9	8,035.6	1.50
1981	21,830.3	30,868.8	9,038.5	1.41

FRENTE.-

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

CUADRO NO. 27.

RESULTADOS DE EXPLOTACION.
(Millones de Pesos)

AÑO	INGRESOS DE EXPLOTACION	GASTOS DE EXPLOTACION	RESULTADOS	COEFICIENTE
1970	2,882.6	4,295.3	1,472.7	1.52
1971	2,730.8	4,621.6	1,890.7	1.69
1972	2,955.8	5,038.3	2,082.5	1.70
1973	3,268.3	5,785.0	2,489.7	1.76
1974	3,933.8	7,277.2	3,343.4	1.85
1975	5,650.6	8,919.4	3,268.8	1.58
1976	5,949.4	12,466.9	6,517.5	2.10
1977	8,896.7	15,009.8	6,413.1	1.75
1978	10,354.3	17,544.8	7,110.5	1.69
1979	12,314.4	21,986.1	9,671.7	1.79
1980	16,980.8	33,101.5	16,140.9	1.95
1981	22,990.9	43,479.3	20,478.4	1.89

FUENTE.- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

DESEQUILIBRIO EXISTENTE ENTRE LOS INGRESOS Y COSTOS DE OPERACION DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.
 PERIODO 1971 - 1981.
 (Millones de Pesos)

TIPO DE SERVICIO	INGRESO	COSTO DE OPERACION*	DEFICIT	COEFICIENTE
CARGA	15,189.411	27,015.746	12,626.335	1.83
PASAJEROS Y AUTOVIA:	495.959	3,743.062	3,247.103	7.85
EXPRESS	603.518	2,182.551	1,579.033	3.62
CORREO	268.302	346.565	78.263	1.29
T O T A L	16,557.190	34,087.924	17,530.734	2.06

* CIFRAS ESTIMADAS.

FUENTE.- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Estudio Profundo y Programa a Largo Plazo de Ferrocarriles Mexicanos. Primera Etapa 1971 - 1981.

PARTICIPACION DE LA REMUNERACION DE LOS ASALARIADOS DEL TRANSPORTE POR FERROCARRIL,
EN RELACION CON LA REMUNERACION DEL ASALARIADO NACIONAL.
(Millones de Pesos).

AÑOS	REMUNERACION DEL ASALARIADO NACIONAL	REMUNERACION DE LOS ASALARIADOS DEL FERROCARRIL	PORCENTAJE DE PARTICIPACION
1976	551,996.6	4,544.2	0.82
1977	716,737.0	5,939.0	0.83
1978	885,660.6	7,534.0	0.85
1979	1'121,246.3	9,701.0	0.86
1980	1'419,497.8	1,249.5	0.87
1981	1'797,084.3	16,084.5	0.89
1982	2'275,108.7	20,711.3	0.91

FUENTE.-

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTOS.- México, Aspectos Geográficos, Sociales y Económicos,
Aspectos Económicos y Agenda Estadística 1982.

DISTRIBUCION DE LA FUERZA DE TRABAJO DEL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO POR SUS PRINCIPALES AREAS DE ACTIVIDAD, PERIODO 1982 - 1983 - 1984, (Número de Puestos).

C O N C E P T O	1982	1983	1984
<u>AREA DE VIA Y ESTRUCTURA</u>	23,042	23,506	23,799
VIA Y ESTRUCTURA	22,241	22,570	22,803
MAQUINARIA DE VIA	801	936	996
<u>AREA DE FUERZA MOTRIZ Y EQUIPO DE ARRASTRE</u>	21,820	22,642	22,786
<u>AREA DE TRANSPORTES</u>	19,765	20,932	21,485
OFICINAS Y ESTACIONES	8,122	8,483	8,504
TRENISTAS DE CANINO	7,054	7,148	7,510
TRENISTAS DE PATIO	4,589	5,301	5,471
<u>AREA DE TELECOMUNICACIONES, SEÑALES Y ELECTRICIDAD</u>	1,663	1,740	1,754
<u>AREA DE CAPACITACION DE PERSONAL</u>	308	331	344
SUBTOTAL DE PUESTOS	65,598	69,151	70,168
<u>OTRAS AREAS</u>	10,211	10,512	10,615
<u>TOTAL DE PUESTOS</u>	76,809	79,663	80,783

FUENTE.-

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Sub-gerencia de Planeación, Abril de 1982.

PORCENTAJES DE LOS AUMENTOS SALARIALES A LOS TRABAJADORES DEL SISTEMA FERROVIARIO. (1973 - 1981).

AÑO	M E S	PORCENTAJE
1973	SEPTIEMBRE	20.0
1974	SEPTIEMBRE	22.0
1975	OCTUBRE	16.0
1976	SEPTIEMBRE	16.0
1977	OCTUBRE	10.0
1978	OCTUBRE	12.0
1979	OCTUBRE	16.0
1980*	ABRIL	10.0
1980*	OCTUBRE	26.0
1981	OCTUBRE	29.7

* En 1980, se producen dos aumentos salariales, por tanto, el total fue del 35%.

FUENTE.- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Sub-gerencia de Administración, Departamento de Personal.

INCREMENTOS EN LAS TARIFAS DE CARGA Y EXPRESS, E INDICE CORRESPONDIENTE.

F E C H A	PROCENTAJE DE AUMENTO	I N D I C E
1974	-	100
1975 Enero 01	40.0 ^{1/}	140
1976 Noviembre 01	17.0 ^{2/}	164
1976 Diciembre 16	20.0	197
1978 Enero 22	16.0	227
1979 Febrero 01	16.0	261
1980 Enero 01	12.2	293
1980 Abril 01	8.9	319
1980 Mayo 15	6.6	337
1981 Enero 02	23.0	415
1981 Diciembre 15	25.0	519

^{1/} Porcentaje Estimado.

^{2/} El incremento concedido fue del 20%, pero en razón de la reclasificación de 13 productos, cuyo volumen transportado representaba el 35% del movimiento total, el aumento efectivo, para este análisis resultó ser del 17%.

PRONOSTICO DE TRAFICO DEL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO. (1982 - 1990).

A Ñ O	TENDENCIAS DEL PASADO		PERSPECTIVAS DE MAYOR PARTICIPACION	
	TONELADAS TRANSPORTADAS (Miles)	TONELADAS - KILOMETRO (Millones)	TONELADAS TRANSPORTADAS (Miles)	TONELADAS - KILOMETRO (Millones)
1981	63,790	43,509	63,790	43,509
1982	66,342	46,119	71,069	46,809
1983	68,995	48,887	76,579	51,088
1984	71,755	51,820	89,323	57,143
1985	74,625	54,929	103,679	65,843
1986	77,610	58,225	109,356	69,096
1987	80,715	61,718	115,301	72,513
1988	83,943	65,421	121,506	76,046
1989	87,301	69,348	127,434	79,342
1990	90,793	73,507	136,914	83,614

FUENTE.-

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Sub-gerencia de Planeación. Abril de 1982.

PREDICIONES DEL TRAFICO DE PASAJEROS, CONSIDERANDO LAS TENDENCIAS DEL PASADO.

A Ñ O	PASAJEROS - KILOMETRO (Millones)	PASAJEROS TRANSPORTADOS (Miles)	DISTANCIA MEDIA (Kilómetros)
1982	5,084	21,620	235
1983	5,159	21,278	242
1984	5,235	20,920	250
1985	5,312	20,578	258
1986	5,390	20,228	266
1987	5,469	19,878	275
1988	5,550	19,528	284
1989	5,631	19,178	294
1990	5,714	18,828	303

FUENTE.- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Sub-gerencia de Planeación. Abril de 1982.

PROBOSTICO DEL TRAFICO DE PASAJEROS - KILOMETRO.
(Millones).

A Ñ O	PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE	T O T A L
1981	2,094	3,226	5,320
1982	2,101	2,983	5,084
1983	2,130	3,000	5,130
1984	2,295	3,152	5,447
1985	3,356	3,433	6,789
1986	3,756	3,621	7,377
1987	4,144	3,769	7,913
1988	4,756	3,915	8,671
1989	5,030	4,070	9,100
1990	7,736	4,279	11,414

FUENTE.- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Sub-gerencia de Planeación. Abril de 1982.

PRONOSTICO DEL TRAFICO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS.
(Miles).

A Ñ O	PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE	T O T A L
1981	4,409	18,247	22,256
1982	4,307	17,321	21,628
1983	4,432	17,153	21,585
1984	4,581	17,954	22,535
1985	6,285	19,440	25,725
1986	6,991	20,145	27,134
1987	7,708	20,838	28,546
1988	8,910	21,520	30,421
1989	9,312	22,229	31,541
1990	13,200	22,952	36,152

FUENTE.- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Sub-gerencia de Planeación. Abril de 1982.

PROMOSTICO DEL TRAFICO DE EXPRESS, POR EMPRESA.
(Miles de Toneladas).

A Ñ O	FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO	FERROCARRIL DEL PACIFICO	FERROCARRIL CHIHUAHUA AL PACIFICO	FERROCARRIL SONORA BAJA CALIFORNIA	T O T A L *
1981	647.5	55.4	29.9	11.9	744.7
1982	618.0	59.9	12.0	12.6	702.5
1983	638.0	64.7	12.0	13.5	728.2
1984	680.0	69.8	13.0	14.3	757.1
1985	682.0	75.4	13.0	15.2	785.6
1986	704.0	81.5	13.0	16.2	814.2
1987	727.0	89.0	14.0	17.3	847.3
1988	753.0	95.0	14.0	18.4	880.4
1989	779.0	102.6	16.0	19.6	916.2
1990	806.0	110.8	15.0	20.8	952.6

* La suma de las cifras correspondientes a cada una de las cuatro empresas, -
entraña cierto grado de repetición, en la medida en que la carga de express
se mueve interlinealmente.

FUENTE.-

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Sub-gerencia de Planeació. Abril de 1982.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA.

- ALONSO, ANTONIO.- "El Movimiento Ferrrocarrilero en México 1958-1959". Ed. Era. México 1972.
- AROCHE PARRA, MIGUEL.- "La Derrota Ferrocarrilera de 1959". Apuntes para un análisis objetivo de las Grandes Luchas Obreras. Ed. Colección Popular de Ensayos Políticos, - Sociales y Jurídicos. México 1960.
- BARBOSA C., FABID.- "Las Luchas Obreras de 1958-1959 y la Izquierda Mexicana". Investigaciones Económicas, Volumen 163, Enero y Marzo. Ed. U.N.A.M. México 1983.
- CEDILLO VAZQUEZ, LUCIANO.- "De Juan Soldado a Juan Rielero". Ed. Publicaciones Mexicanas, S.C.L. México 1963.
- CORDERA CAMPOS, ROLANDO.- "Estado y Desarrollo del Capitalismo Tardío y Subordinado". Investigaciones Económicas. Volumen 31, Julio y Septiembre. Ed. U.N.A.M. México - 1971.
- CORDOVA, ARNALDO.- "Formación del Poder Político en México". Ed. Popular Era. México 1982.
- CARR, BARRY.- "El Movimiento Obrero y la Política en México". Tomos I y II. Ed. SEP. Setentas, Números 256 y 257. México 1976.
- COATSWRTH, JOHN H.- "El Impacto Económico de los Ferrocarrileros en el Porfiriato". Tomos I y II. Ed. SEP. Setentas. México 1976.
- CUADERNOS DEL C.I.H.M.O.- "Los Ferrocarrileros Hablan". Ed. Universidad Autónoma de Puebla. Tomo I. México.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- "Síntesis del Manual Ge
neral de Organización de los Ferrocarriles Nacionales -
de México". Sub-gerencia de Planeación. Unidad de Orga
nización y Métodos. México 1980.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- "Instituto de Capacita
ción". Dirección de Administración y Métodos. Ed. La
Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México. Mé
xico 1979.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- "Series Estadísticas -
1983". México 1984.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- "Estudio Profundo y Pro
grama a Largo Plazo de los Ferrocarriles Mexicanos". -
Primera Etapa 1970-1981. México 1982.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- "Estudio Profundo y Pro
grama a Largo Plazo de los Ferrocarriles Mexicanos".
Segunda Parte 1982-1990. México 1982.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- "Sistema Ferroviario Me
xicano". Informe de Labores. México 1983.

GONZALEZ ROA, FERNANDO.- "El Problema Ferrocarrilero y la -
Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México".
Ed. L.E.R.. 1a. Edición. México 1975.

GOMEZ Z., LUIS.- "Sucesos y Remembranzas". Tomos I y II. -
Ed. SECAPSA. México 1979.

LEAL, JUAN FELIPE.- "Estado, Burocracia y Sindicato". Ed. -
Caballito. México 1980.

- LOPEZ DE LA PARRA, MANUEL.- "Los Caminos Vecinales y su Influencia en el Desarrollo de México". Tesis Profesional. U.N.A.M.. Facultad de Economía. México 1956.
- PADILLA SOTO, JESUS.- "A los Ferrocarriles Nacionales se los Llevó el Trén". Ed. ECO. México 1979.
- PELLICER, OLGA Y REYNA, JOSE LUIS.- "Historia de la Revolución Mexicana 1950-1960". Ed. Colegio de México. Tomo XXII. México 1978.
- PERIODICO EXCELSIOR.- México, D. F., noviembre 5 de 1948.
- PERIODICO EXCELSIOR.- México, D. F., octubre 4 de 1948.
- REVISTA EXPANSION.- "FERRONALES, un Sistema todavía Descarrilado". Entrevista a Jesús Gómez Z. y Demetrio Vallejo. p.p. 30-49. México 1979.
- REVISTA TECNICA DE TEMAS FERROVIARIOS.- "Economía del Transporte Ferroviario y su Actual Problemática en México". Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Comisión Nacional Mexicana. Organismo Técnico de la O.E.A.. p.p. 75-120. México 1977.
- REVISTA TIEMPO.- México, D. F., noviembre 5 de 1948.
- RODEA, MARCELO.- "Historia del Movimiento Ferrocarrilero". - Ed. Particular. México 1944.
- SALAZAR, ROSENDI.- "La Casa del Obrero Mundial-La Confederación de Trabajadores de México". Ed. Comisión Nacional. Editorial del P.R.I.. México 1972.

SOLIS, LEOPOLDO.- "La Realidad Económica Mexicana, Retrovi -
sión y Perspectivas". Ed. Siglo XXI. México 1973.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- Sistema Nacio -
nal de Transporte. México 1982.

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO.- "Segundo Informe
de Gobierno". Presupuesto para 1985. Sector Comunica
ciones y Transportes. Tomo II. México 1985.

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE PUEBLA.- "Memorias de Encuentro So -
bre el Movimiento Obrero". Volumen III. México 1980.

VALLEJO, DEMETRIO.- "Las Luchas Ferrocarrileras que Conmovie
ron a México". Ed. Hombre Nuevo. México 1975.

3.2. Análisis del material foliar.

3.2.1 Muestreo y preparación de las muestras.

Se siguieron los métodos que recomiendan Esteban y Aguilar, (1976). Para las hortalizas como la papa, y las recomendaciones que indica Jones, et al. (1983).

1. Se tomaron muestras de hojas de 20 a 22 plantas al azar de cada parcela estudiada.
2. Para cada muestreo se tomaron 5 hojas de cada planta, que reunieran las siguientes características: De aspecto sano, de desarrollo medio, ni muy jóvenes ni muy viejas. Posteriormente se mezclaron y se preparó una muestra representativa.
3. Los muestreos se efectuaron con intervalos de 15 días, comenzando después del trasplante hasta el último corte del fruto, en las 2 parcelas de Xochimilco D.F. sembradas con chiles de la variedad serrano. En total se realizaron 6 muestreos por parcela.

En las 8 parcelas de tula, Mgo. se realizó un solo muestreo a principios de la floración. Las muestras marcadas con las claves 1, 4, 5, 6, 7 y 8T corresponden a chile de la variedad serrano, la muestra 2T a la variedad chilaca y la 3T a la variedad poblano.

4. Las muestras fueron transportadas al laboratorio en sobres de papel, en donde se les quitó la tierra superficial enjuagándolas con agua de la llave y agua destilada, y posteriormente se secaron al horno con aire forzado, a