

125  
2ej



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**FACULTAD DE ECONOMIA**

**GASTO PUBLICO Y ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS  
EN LA ECONOMIA DE MEXICO 1983-1993  
(SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES)**

**T E S I S**  
**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:**  
**LICENCIADO EN ECONOMIA**  
**P R E S E N T A:**  
**ELEAZAR ALFREDO ROJAS ROMERO**

**ASESOR: LIC. ISRAEL HERNANDEZ DIEGO**



**MEXICO, D. F.**

**1996**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

A MIS PADRES:  
POR SU APOYO, ESFUERZO Y CONFIANZA,  
PARA ALCANZAR ESTA META PERSONAL.

A MIS HERMANOS:  
POR SU APOYO Y CONFIANZA, PERO  
EN ESPECIAL POR LOS QUE YA ESTAN  
AUSENTES.

A MI ESPOSA LUPITA:  
QUE GRACIAS A SU AMOR, APOYO  
Y PACIENCIA, HICIERON POSIBLE  
ALCANZAR ESTA META.

A MIS MAESTROS:  
QUE CON SU ESFUERZO Y DEDICACION CONTRIBUYERON  
A MI FORMACION, PERO EN ESPECIAL A MI ASESOR POR  
LA CONFIANZA OTORGADA PARA LA REALIZACION DE  
ESTE TRABAJO, ASI COMO A LOS MIEMBROS DEL JURADO  
QUE CON SUS COMENTARIOS CONTRIBUYERON A LA  
CONCLUSION DEL MISMO.

A MIS COMPAÑEROS:  
POR LOS MOMENTOS QUE COMPARTIMOS  
DURANTE NUESTRA ESTANCIA EN ESTA  
UNIVERSIDAD.

A TODOS ELLOS  
MUCHAS GRACIAS

**INDICE**

**OBJETIVOS**

<b>INTRODUCCION</b>	<b>1</b>
<b>CAPITULO 1.- ESTADO INTERVENTOR</b>	<b>3</b>
1.1 Naturaleza teórica de la Intervención Económica del Estado	3
1.1.1 Los Orígenes	3
1.1.2 Los Mercantilistas	4
1.1.3 Los Fisiócratas	5
1.1.4 Adam Smith	6
1.1.5 Keynes	7
1.1.6 Escuela Estructuralista	8
1.2 Estado Interventor y Gasto Público en la Actividad Económica	9
1.2.1 Estado Interventor	9
1.2.2 Estado y Gasto Público en la Actividad Económica	10
1.- Conceptualización del Gasto Público	10
2.- Clasificación Económica y Administrativa del Gasto Público	11
3.- Algunas consideraciones en torno al Gasto Público	11
1.3 El caso de México y la Infraestructura para Comunicaciones y Transportes ( 1976 - 1982)	13
a) Infraestructura Aeroportuaria	14
b) Infraestructura Carretera	14
c) Infraestructura Ferroviaria	14
<b>CAPITULO 2.-GASTO PUBLICO Y ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS EN LA ECONOMIA DE MEXICO 1983 - 1988</b>	<b>16</b>
2.1 La política de Comunicaciones y Transportes en el Plan Nacional de Desarrollo 1983 - 1988	16
a) Infraestructura Aeroportuaria	16
b) Infraestructura Carretera	17
c) Infraestructura Ferroviaria	18
2.2 Gasto Público y los Programas de Estabilización Económica: PIRE, PAC Y PSE	20
2.2.1 El Gasto Público y el Programa Inmediato de Reordenación Económica (PIRE)	21
1.-La Reordenación Económica	21
2.-El Cambio Estructural	22
2.2.2 El Gasto Público y el Programa de Aliento y Crecimiento (PAC)	23
2.2.3 El Gasto Público y el Pacto de Solidaridad Económica (PSE)	24

2.3 Comportamiento en la Estructura Financiera del Gasto Público	25
2.3.1 Gasto Corriente	25
1.- Servicios Personales	25
2.- Materiales y Suministros	27
3.- Servicios Generales	28
4.- Pago de Intereses	29
2.3.2 Gasto de Inversión	30
2.3.3 Transferencias	31
1.- Corrientes	32
2.- De Inversión	33
2.4 Participación en la Economía mediante:	36
2.4.1 La Producción de Bienes de Dominio Público	36
a) Infraestructura Aeroportuaria	36
b) Infraestructura Carretera	37
c) Infraestructura Ferroviaria	37
2.4.2 La Generación de Servicios	39
a) Aeroportuarios	39
b) Carreteros	40
c) Ferroviarios	40
<b>CAPITULO 3.-GASTO PUBLICO Y ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS EN LA ECONOMIA DE MEXICO 1989 - 1993</b>	<b>52</b>
3.1 La política de Comunicaciones y Transportes en el Plan Nacional de de Desarrollo 1989 - 1994	52
a) Infraestructura Aeroportuaria	52
b) Infraestructura Carretera	53
c) Infraestructura Ferroviaria	54
3.2 Gasto Público y los Programas de Estabilización Económica: PECE	54
3.2.1 El Gasto Público y el Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico (PECE)	55
3.2.2 El Gasto Público y el Pacto para la Estabilidad la Competitividad y el Empleo (PECE)	56
3.3 Comportamiento en la Estructura Financiera del Gasto Público	57
3.3.1 Gasto Corriente	57
1.- Servicios Personales	57
2.- Materiales y Suministros	59
3.- Servicios Generales	59
4.- Pago de Intereses	60
3.3.2 Gasto de Inversión	61
3.3.3 Transferencias	61
1.- Corrientes	61

Indice

2 - De Inversión	62
3.4 Participación en la Economía mediante	64
3.4.1 La producción de Bienes de Dominio Público	64
a) Infraestructura Aeroportuaria	64
b) Infraestructura Carretera	65
c) Infraestructura Ferroviaria	66
3.4.2 La Generación de Servicios	66
a) Aeroportuarios	66
b) Carreteros	67
c) Ferroviarios	68
<b>CAPITULO 4.- ALCANCES, LIMITES Y EVALUACION EN:</b>	<b>76</b>
4.1 El Entorno Politico-Económico	76
4.1.1 Los Alcances	76
4.1.2 Los límites	79
4.2 El Entorno Social	82
4.2.1 Los Alcances	82
a) Infraestructura Aeroportuaria	82
b) Infraestructura Carretera	83
c) Infraestructura Ferroviaria	84
4.2.2 Los Límites	85
4.3 Evaluación	88
4.3.1 Ingreso - Gasto 1983 - 1988	88
4.3.2 Ingreso - Gasto 1989 - 1993	91
4.4 Consideraciones Finales	93
<b>GLOSARIO DE TERMINOS</b>	<b>100</b>
<b>BIBLIOGRAFIA CONSULTADA</b>	<b>103</b>
<b>HEMEROGRAFIA CONSULTADA</b>	<b>105</b>

## OBJETIVOS

La presente investigación denominada "Gasto Público y Organismos Descentralizados en la economía de México 1983 - 1993" (Secretaría de Comunicaciones y Transportes), tiene como :

### Objetivo General:

Determinar hasta que grado la reordenación económica instrumentada en México, a través de los programas de estabilización económica; en materia de gasto público; logro fortalecer la intervención del Estado en las áreas estratégicas y prioritarias encomendadas a este Sector.

### Objetivos Particulares:

Analizar, describir y evaluar, los efectos generados por los programas de estabilización económica, sobre todo en la estructura financiera del gasto total ejercido por las Empresas y Organismos adscritos presupuestalmente a la Secretaría de referencia.

Destacar los aspectos más representativos en cuanto a la producción de bienes de dominio público en materia de infraestructura: aeroportuaria, carretera y ferroviaria; y en la generación de servicios: aeroportuarios, carreteros y ferroviarios encomendados a estas Empresas y Organismos durante el periodo señalado.

## INTRODUCCION

La presente tesis denominada " GASTO PUBLICO Y ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS EN LA ECONOMIA DE MEXICO 1983 - 1993 " ( SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES); Tiene como finalidad analizar, describir y evaluar hasta que grado los programas de estabilización económica instrumentados en México, permitieron redefinir la intervención del Estado en las áreas estratégicas y prioritarias a su cargo.

Así como señalar algunas circunstancias tanto de orden interno como externo que influyeron de alguna manera, en el comportamiento de la economía nacional; y por consiguiente, en la estructura financiera del gasto público total ejercido, en cuanto a la producción de bienes de dominio público en materia de infraestructura: aeroportuaria, carretera y ferroviaria, de igual forma destacar su participación en la generación de servicios: aeroportuarios, carreteros y ferroviarios; encomendados a éstas Empresas y Organismos adscritos presupuestalmente a ésta Secretaría, durante el periodo de referencia.

En este sentido la esquematización del trabajo se da de la siguiente manera:

- Estado Interventor tema del primer capítulo, en donde se describe de manera breve la intervención del Estado en la economía desde diferentes puntos de vista del pensamiento económico, así como se hace referencia al Estado Interventor y Gasto Público en la Actividad Económica; y por último se hace una reseña breve acerca del caso de México, en cuanto a la infraestructura aeroportuaria, carretera y ferroviaria; realizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes durante 1976 - 1982.
- En el segundo capítulo, se describen de manera breve las principales líneas de acción en relación a la infraestructura: aeroportuaria, carretera y ferroviaria, contempladas en el Plan Nacional de Desarrollo 1983 - 1988; asimismo se hace referencia al gasto público y los programas de estabilización económica instrumentados por el Gobierno Federal, durante el periodo citado; Por otra parte, como objetivo principal se hace un análisis acerca del comportamiento en la estructura financiera del gasto total ejercido, en cuanto a: gasto corriente, de inversión y transferencias; señalando algunas causas tanto internas como externas que influyeron en el comportamiento de estos conceptos. Por último, se considera de manera breve los avances más representativos alcanzados por éstas Empresas y Organismos en la economía de México, a través de la producción de bienes de dominio público en materia de infraestructura: aeroportuaria, carretera y ferroviaria; y en cuanto a la generación de servicios: aeroportuarios, carreteros y ferroviarios.



## Introducción

- En el tercer capítulo, se describen de manera breve las principales líneas de acción en relación a la infraestructura; aeroportuaria, carretera y ferroviaria enmarcados en el Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994, así como el gasto público y los programas de estabilización económica instrumentados por el Gobierno Federal durante 1989 - 1993. Asimismo, y como objetivo principal se realiza un análisis acerca del comportamiento en la estructura financiera del gasto total ejercido, respecto a: gasto corriente, de inversión y transferencias, considerando algunas causas tanto internas como externas que influyeron en el comportamiento de estos rubros. Para concluir este capítulo, se hace referencia a los avances más representativos logrados por estos Organismos en la economía de México, mediante la producción de bienes de dominio público en materia de infraestructura: aeroportuaria, carretera y ferroviaria; así como en relación a la generación de servicios: aeroportuarios, carreteros y ferroviarios.
- Finalmente en el cuarto capítulo, se realiza una semblanza acerca de los alcances, límites y evaluación durante 1983 -1993, respectivamente; en el entorno político-económico. Por otra parte, se hace referencia a los alcances y límites en el entorno social, en materia de infraestructura: aeroportuaria, carretera y ferroviaria. Así como se realiza una evaluación en cuanto a la relación ingreso-gasto 1983 -1993 de las Empresas y Organismos adscritos presupuestalmente a ésta Secretaría y por último se hace referencia a las consideraciones finales.

## CAPITULO 1

### ESTADO INTERVENTOR

#### 1.1 Naturaleza teórica de la Intervención Económica del Estado

En este punto, se trata brevemente de describir la intervención del Estado en la economía desde diferentes puntos de vista del pensamiento económico.

##### 1.1.1 Los Orígenes:

El querer bosquejar acerca del papel que ha desempeñado el Estado en la actividad económica, conduce a épocas y formas de gobierno muy antiguas; que de acuerdo al punto de vista de Platón: el hombre aislado no es capaz de producir todo lo que requiera sus necesidades primarias: alimentación, vestido, alojamiento. Esta incapacidad de bastarse a sí mismo le lleva asociarse con otros.<sup>1</sup>

Por lo tanto esto induce a que los hombres se asocien unos con otros para poder satisfacer sus necesidades, esto de alguna manera da paso al surgimiento del Estado; mientras que Aristóteles parte de un enfoque histórico, en donde para él la comunidad inicial es la familia, debido a que de la unión de varias familias, surge la aldea y la unión de varias aldeas con miras a la realización de lo adecuado da origen al Estado.

Como puede apreciarse, tanto Platón como Aristóteles coinciden en la asociación de los individuos para dar origen al Estado; sin embargo, cabe señalar que todas las sociedades por más primitivas que sean, son políticas por naturaleza y por esta razón el Estado es un instrumento, aparato o mecanismo de dominación política, así como tiene la función de llevar a cabo la dirección de asuntos públicos, también va a regular, orientar y dirigir a la sociedad; en este sentido se

---

<sup>1</sup> Scheifer Amezcaga Xavier. - Historia del pensamiento económico, Ed. Trillas, México 1979, p 5

puede concluir que el Estado surge como resultado de la organización política de y para la sociedad.

Asimismo, el Estado va a tener un carácter ambiguo y dual; por una parte, el Estado es productivo y expresión de un sistema social determinado por la interrelación existente entre sus propias fuerzas productivas y estructuras económicas; es decir, dando respuesta a la existencia de ciertas clases y fracciones, cuyos intereses se expresan y consolidan en la existencia del Estado; y por otra, el Estado también es productor de la sociedad. Por ello, el Estado a través de la aplicación de diversas estrategias administrativas, busca fortalecer el funcionamiento de los sistemas: económico, político, y social.

### **1.1.2 Los Mercantilistas:**

Algunos escritores, como por ejemplo: A. Gray, han afirmado que ciertas teorías mercantilistas empezaron a surgir hacia fines del siglo XIV y principios del siglo XV; otros como Cannan, sostiene que hay que realizar una distinción entre el metalismo, que existió durante gran parte de la edad Media, por otra parte, propiamente el mercantilismo rudimentario surgió en Inglaterra en el siglo XVI, aunque aparece como tal hasta el siglo XVII, debido a la influencia creciente del capitalismo industrial, cuya finalidad era la expresión del comercio de exportación. Por otra parte, otros identifican al mercantilismo con la estructuración del Estado, como por ejemplo: el profesor Hecksher que a opinión suya, el mercantilismo debe ser considerado como una fase de la historia de la política económica, ya que contiene diversas medidas económicas encaminadas a conseguir la unificación política y el poderío nacional, en primera instancia destaca el surgimiento de Estados-Naciones, el sistema monetario, el proteccionismo y otros aspectos complementarios como medios para ese fin.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Roll Eric. - Historia de las doctrinas económicas, Ed. F.C.E., México 1978, p.56

Los mercantilistas consideraban y veían en la intervención del Estado, una autoridad central que los protegiera contra las pretensiones de sus rivales; es decir, que asumiera el papel de mediador de intereses, así como para eliminar las barreras medievales que impedían la expansión del comercio, debido a que el capital comercial necesitaba mercados amplios y estables; por ello, la intervención y reglamentación del Estado era una condición esencial para la expansión de mercados más allá de sus límites, dando como resultado el hundimiento de la economía feudal y dando paso al surgimiento del Estado-Nación.

De manera que, las nociones mercantilistas eran aceptadas por los funcionarios de los gobiernos, ya que a través de ellas ajustaban su política y por lo tanto esto ayudaba a fortalecer a los Estados Absolutistas contra los rivales extranjeros, así como contra los del particularismo medieval en el interior.

### **1.1.3 Los Fisiócratas:**

Surge en Francia en el siglo XVIII, el análisis central se basa en la búsqueda del excedente o producto neto (*produit net*); ya que ellos consideraban que este excedente era como una riqueza material en cuanto a bienes útiles o consumibles.

De tal forma, que su punto de partida es la división del trabajo: uno productivo y otro estéril, el primero consiste en el trabajo capaz de crear un excedente; es decir, aquel que excede a la riqueza que consume para poder producir, mientras que cualquier otro tipo de trabajo es estéril. En este sentido, los fisiócratas determinaron que la agricultura era la única actividad que producía excedente, mientras que la industria como el comercio eran catalogadas como actividades estériles.

Por ello, los fisiócratas pugnaban por el (*laissez faire, laissez passer*), dejar hacer, dejar pasar, considerando que la intervención del Estado debería de hacerse a

través de la tributación a la única rama que creaba valor y que era la agricultura, en tanto que la industria como el comercio debían de quedar libres de toda contribución, ya que ellos consideraban que no contribuían en nada a la riqueza de la comunidad; por consiguiente, y a pesar de que la actitud fisiocrática tiene una tendencia casi feudal, por la defensa a la propiedad territorial debido a que consideraban a la tierra como la única fuente de riqueza.

Asimismo, los fisiócratas giraban en torno al concepto de un sistema de orden natural, en el cual la sociedad humana se rige por las leyes naturales y que no podían modificarse por las leyes positivas del Estado, debido a que los aspectos esenciales del orden natural son: el derecho a trabajar, a la libertad de perseguir y lograr su interés personal.

#### **1.1.4 Adam Smith:**

A través de la filosofía política, subraya la suprema bondad del orden natural y señala las inevitables imperfecciones de las instituciones humanas, ese orden de cosas que la necesidad impone es promovido por las inclinaciones naturales del hombre, mientras que las instituciones humanas frustran con excesiva frecuencia esas inclinaciones naturales.

La intervención del Estado bajo sistema u orden natural, según Smith consiste en:

- 1.- El deber de la defensa contra la agresión extranjera
- 2.- El deber de establecer una buena administración de justicia
- 3.- Sostener obras e instituciones públicas que no serían sostenidas por ningún individuo o grupo de individuos por falta de una ganancia adecuada

En este sentido, la justicia, educación y un mínimo de empresas públicas de otro tipo, tales como carreteras, puentes, canales y puertos, son todos los beneficios

que puede otorgar la intervención del Estado, ya que fuera de ello " la mano invisible" es más eficaz.

Por otra parte, Smith al aplicar las reglas del orden natural a la actividad económica, se convierte en adversario de la intervención del Estado en los negocios de la industria y el comercio ya que él considera que pocas veces la intervención del Estado puede ser eficaz. En virtud, de que el equilibrio natural opera con mayor eficacia cuando cada individuo tiene el mayor deseo de obtener el mayor provecho para sí mismo.

### 1.1.5 Keynes:

El economista inglés John Maynard Keynes no creía en el mundo clásico del equilibrio natural, en donde solamente la iniciativa privada es capaz de alcanzar tan anhelado equilibrio sin la participación del Estado.

Keynes admite la intervención del Estado en la economía, ya que reconoce: una falla de los mecanismos del mercado para la regulación global, la determinación del nivel de inversión y del empleo.<sup>3</sup> Por lo tanto esta intervención señala: debe suplir la deficiencia de la iniciativa privada, incapaz de asegurar un nivel de inversión global que conduzca al pleno empleo.<sup>4</sup> Debido a que Keynes asegura que el capitalismo de libre mercado no garantiza el equilibrio de pleno empleo.

Por otra parte, Keynes pensaba que la intervención del estado en la economía se ve justificada pero solamente en la medida en que apunta a un objetivo global de estabilización de la coyuntura, a través de la acción sobre agregados; es decir, como el empleo depende de la producción y por ende la producción sigue a la demanda. en este sentido la intervención del Estado en la economía es mediante la administración de la demanda efectiva para alcanzar el pleno empleo sin inflación de manera que:

---

<sup>3</sup> Guillón Romo Héctor. - Orígenes de la crisis en México 1940 - 1982 Ed. Era, México 1984, p.17

<sup>4</sup> Ibid.- op.cit. p. 17

1.- La intervención del Estado en la economía puede ser a través de la política fiscal; es decir, reduciendo los impuestos al ingreso personal y con ello aumentar el consumo, el cual es un componente de la demanda efectiva.

2.- La intervención del Estado en la economía se hace necesaria debido a la ausencia del pleno empleo y por lo tanto puede dinamizar la economía a través del aumento del gasto público, así como frenar este gasto en condiciones inflacionarias mediante restricciones presupuestales.

En suma, el pensamiento de Keynes consistía en que la intervención tanto del Estado como de la iniciativa privada, son necesarios para promover el crecimiento económico.

#### **1.1.6 Escuela Estructuralista:**

Para la CEPAL ( Comisión Económica para América Latina ), la participación del Estado consiste primordialmente en la planificación y ésta es una condición necesaria del desarrollo mismo, a fin de que la política de desarrollo se exprese en programas y esto se traduzca en medidas concretas de política económica que permitan la ejecución del plan.

Raúl Prebisch, pionero y pieza clave de esta escuela considera que la participación e importancia del estado en la economía es el factor fundamental para lograr las transformaciones apropiadas de la estructura productiva.

Entre las medidas más importantes, y por lo tanto entre las formas más necesarias de intervención estatal en un régimen de iniciativa privada, se enumeran las siguientes: las acciones tendientes a elevar el coeficiente de ahorro nacional, particularmente a través de la política fiscal; la participación directa y la orientación del crédito sobre todo el de mediano y largo plazo; la captación de recursos financieros internacionales y la canalización, hacia la atención de

sectores prioritarios así como la orientación de los recursos financieros de origen interno hacia la inversión real y el diseño de un programa de inversiones que combine la inversión pública en infraestructura y en producción directa.<sup>9</sup>

En este contexto, la tarea del Estado va a consistir en corregir las distorsiones propias de la evolución y funcionamiento del sistema económico; sin embargo, para alcanzar los objetivos del desarrollo, dependerá en gran medida de los distintos grados de intervención estatal, así como de las características y gravedad de sus problemas de estructura.

Es así, como en América Latina tanto la planificación como la intervención del Estado, conducen al desarrollo; sin embargo, esto exige una acción constante y sostenida del mismo.

## **1.2 Estado Interventor y Gasto Público en la Actividad Económica:**

Este punto trata de describir brevemente al Estado interventor en la actividad económica, pero desde el punto de vista del gasto público.

### **1.2.1 Estado Interventor:**

La intervención del Estado con fines de orientación y control de la actividad económica y social, como por ejemplo: Benham acepta que el estado debe actuar en aquellas actividades que en términos muy amplios denomina servicios públicos, tales como:

- 1) Los servicios que producen - a la comunidad - lo que puede llamarse un beneficio indivisible como la defensa nacional que protege por igual a todos los ciudadanos ya sea que hayan contribuido mucho, poco o nada en su costo.
- 2) Servicios que puede prestar con mayor ventaja el Estado, a diferencia de una

---

<sup>9</sup> Rodríguez Octavio.- La teoría del subdesarrollo de la Cepal, Ed. Siglo XXI, México 1980, p.181



empresa privada, como son: construcción de carreteras, escuelas, comunicaciones, etc; 3) Servicios de asistencia social y 4) Controlar el poder de los monopolios.<sup>5</sup>

Por consiguiente, la intervención del Estado en la actividad económica va a tener dos finalidades: por un lado conducir a un predominio del Estado con la tendencia al fortalecimiento del Estado mismo, y por otro promover un nivel de vida más alto para la comunidad a través del adecuado funcionamiento de las estructuras productivas y de la explotación racional de sus recursos naturales; así como algunos factores complementarios que de uno u otro modo, proporcionan los elementos materiales indispensables para que el ser humano pueda vivir.

### **1.2.2 Estado y Gasto Público en la Actividad Económica:**

En la actualidad la intervención del Estado en la actividad económica tiene vital importancia para cualquier país del que se esté haciendo referencia; es decir, sea un país desarrollado en donde se ha intentado que el estado intervenga lo menos posible en la economía; o por ejemplo, en los países en vías de desarrollo en donde el Estado interviene en la actividad económica con mayor amplitud e intensidad; sin embargo, por mucha o poca que sea la presencia del Estado, ésta se realiza a través del gasto público.

#### **1.- Conceptualización del Gasto Público:**

De acuerdo con Rosas y Santillán: consideran que es la cantidad de dinero que el Estado utiliza para el cumplimiento de sus funciones.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Díaz Arias Julián.- El Estado en la economía. De. Scla vol. 13 México 1963, p. 25

<sup>6</sup> Bello M. Rafael.- Gasto Público CIDE, México 1984, p.5

Por otra parte, Retchkiman señala: son los egresos del Gobierno a nivel Municipal, Estatal y Nacional.<sup>7</sup>

En este sentido, se puede considerar al Gasto Público como la asignación de recursos presupuestales destinados a cubrir necesidades económicas y sociales, que tienden a contribuir al desarrollo económico, político y social de un país y en un momento histórico determinado.

## **2.- Clasificación Económica y Administrativa del Gasto Público:**

### **a) Clasificación Económica:**

Los gastos se clasifican en base al objeto del mismo, o bien hacia donde se han dirigido; es decir, si a gasto corriente, de capital o inversión ó a la amortización de la deuda.

### **b) Clasificación Administrativa:**

En este caso se clasifica a los gastos en base a las erogaciones efectuadas por cada una de las dependencias gubernamentales.

## **3.- Algunas consideraciones en torno al Gasto Público:**

a) Un organismo gubernamental al gastar en las partidas que le son autorizadas, no precisamente ese organismo posee los recursos presupuestales para cubrir dicho gasto, sino que estos recursos provienen de la Tesorería de la Federación, la cual tiene a su custodia los Fondos Públicos, vía ingresos fiscales, que

---

<sup>7</sup> Ibid - op.cit. - p.5

pertenecen al Estado y de los cuales las diferentes Dependencias o Secretarías de Estado van hacer uso.

b) El gasto público no necesariamente tiene que producir utilidad financiera, aunque claro debe crear utilidad social, cuyo beneficio este encaminado hacia un grupo social o toda la sociedad en conjunto.

c) El monto del Gasto Público puede estar determinado por la organización económica prevaleciente, por el aspecto temporal o histórico del que se este tomando en cuenta.

Al respecto, Retchkiman: considera que el monto del gasto público está determinado también por las funciones más amplias o restringidas que tenga el Estado.<sup>8</sup>

De manera que el Estado al asumir nuevas responsabilidades con la sociedad, ya no solamente va a ser el de mantener el orden interno y la protección externa, sino que el Estado debe proporcionar servicios públicos como : agua, comunicaciones, transporte, así como servicios de fomento tanto agrícola como industrial, todos ellos encaminados a la población, sin embargo, cabe señalar que al aumentar la población, por ende aumenta la proporción de los gastos en relación a los ingresos, creando déficit presupuestal, el cual tendrá que cubrirse con deuda o reduciendo el gasto público.

d) Otro aspecto que influye en el monto del gasto público es el político-social, cuya amplitud depende de las presiones políticas de una clase o de un grupo social, con intereses seccionados en base a sus necesidades económicas. Al respecto, el Estado tiene que dar respuesta a las demandas de los diferentes grupos o estratos de la población, de manera que se van a jerarquizar las

---

<sup>8</sup> Ibid. - op. cit. p.9

necesidades sociales, cuales son las que se tienen que satisfacer y cuales deben esperar.

### **1.3 El caso de México y la Infraestructura para Comunicaciones y Transportes (1976 - 1982)**

Con el objeto de ubicar las acciones realizadas por la Administración Pública Federal, en el contexto de la economía en su conjunto, el Ejecutivo Federal propuso e instrumentó un programa nacional basado en la gran alianza de todos los mexicanos.

En este sentido, se adoptó como herramienta fundamental de política económica, un presupuesto flexible que se denominó "de arranque", el cual tenía el propósito de dar respuesta a las prioridades sectoriales y que además sirviera para establecer las bases para un crecimiento sostenido y dinámico para los años posteriores. De manera que, el gasto público fuera un elemento que contribuyera a ampliar la producción de bienes y servicios esenciales para impulsar los diversos procesos productivos en toda la economía, mediante la realización de obras de infraestructura, tales como: caminos, puentes, muelles, obras urbanas, etc.; de tal forma que las acciones del Sector Público estuvieran orientadas hacia las prioridades de la estrategia del desarrollo, es decir, hacia el sector agropecuario, los transportes y las comunicaciones, el bienestar social y el desarrollo regional.

Por consiguiente, el Ejecutivo Federal impulsó durante este período las acciones del Sector Comunicaciones y Transportes, que a través de sus Empresas y Organismos adscritos presupuestalmente, buscaron promover el desarrollo de los transportes terrestres, marítimos y aéreos, a fin de alcanzar una mejor integración entre los diferentes núcleos de población y modos de transporte para fortalecer las actividades productivas del país; al respecto cabe señalar algunas de las acciones realizadas por este Sector, durante el período citado:

**a) Infraestructura Aeroportuaria:**

En materia de servicios aéreos, Aeronaves de México, S.A. (AEROMEXICO), dió cobertura al servicio de transportación de pasajeros y mercancías diversas, obteniendo un crecimiento anual del 11%, en tanto que Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), se abocó a continuar ampliando, conservando y dando mantenimiento a los principales aeropuertos tanto nacionales como internacionales.

**b) Infraestructura Carretera:**

En cuanto a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, durante este período encaminó sus trabajos a la ampliación, conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera y puentes de cuota, que integran el territorio nacional.

**c) Infraestructura Ferroviaria:**

En materia de red ferroviaria, Ferrocarriles Nacionales de México en conjunción con las demás Empresas Ferroviarias, se abocaron a ampliar, mantener y conservar las principales líneas ferroviarias, de manera que al concluir 1982 la red ferroviaria alcanzó 25.5 miles de kms., entre las que se encuentran: la vía doble México - Querétaro - Irapuato, Lechería - Teotihuacán así como la nueva vía doble México - Veracruz, el enlace ferroviario de Córondiro al puerto de Lázaro Cárdenas y Guadalajara - Monterrey.

A pesar de que la economía nacional se vió afectada por factores adversos tanto de orden interno como externo, entre las que destacan las siguientes: la caída del precio internacional del petróleo, los efectos de los términos de intercambio que

afectaron a las exportaciones no petroleras, las fluctuaciones de las tasas de interés internacionales, el rezago en los precios de los bienes y servicios del Sector Público, etc. Las actividades encomendadas al Sector Comunicaciones y Transportes y en especial a estas Empresas y Organismos se encauzaron básicamente a dar cobertura a sus actividades de ampliación, conservación y mantenimiento en materia de infraestructura: aeroportuaria carretera y ferroviaria; de alguna manera esto contribuyó en la actividad económica y productiva del país.

## CAPITULO 2

### **GASTO PUBLICO Y ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS EN LA ECONOMIA DE MEXICO 1983 - 1988.**

#### **2.1 La política de Comunicaciones y Transportes en el Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988:**

El sistema de Transporte es un instrumento de carácter estratégico para el desarrollo social y económico del país, cuya finalidad es promover la integración económica, política y social. Desde el punto de vista económico, el transporte interviene directamente en los costos de producción y distribución de los bienes y servicios en el lugar y momento en que se necesiten.

De tal forma que la Infraestructura de Transporte, es un elemento esencial para impulsar y aprovechar el potencial económico de las distintas regiones, así mismo, contribuye en forma importante a la reordenación territorial de la actividad económica y los asentamientos humanos; por lo cual la infraestructura actual es ya considerable. Sin embargo, enfrenta problemas para seguir atendiendo las crecientes necesidades derivadas del desarrollo nacional, por lo que en este apartado se pretende describir y analizar la participación de los Organismos Descentralizados y Empresas Públicas sujetos a control presupuestal directo adscritos al Sector Comunicaciones y Transportes, durante el período 1983-1988; en las siguientes actividades:

#### **a) Infraestructura Aeroportuaria:**

Aeronaves de México S.A. (AEROMEXICO), como empresa propiedad del Estado Mexicano prestadora del servicio público de pasajeros, carga y correo, teniendo como principal propósito el de comunicar al país, a través de enlazar a los

existentes y futuros centros agrícolas, industriales y turísticos de los mercados tanto internos como externos mediante una red eficiente de rutas nacionales como extranjeras.

**AEROMEXICO**, en materia de transportación aérea, atendió en el período de referencia, la demanda interna con el uso y aprovechamiento de su capacidad instalada.

En cuanto a Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), como Organismo Público Descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, cuyos objetivos institucionales son el de administrar, operar, ampliar, modernizar y conservar la infraestructura aeroportuaria, así como proporcionar servicios complementarios y auxiliares a las operaciones aeronáuticas y satisfacer la demanda de los usuarios en las distintas terminales aéreas.

Para el período 1983 -1988, en materia de infraestructura aeroportuaria, la línea de acción encomendada a estos organismos consistiría en:

- Consolidar la coordinación de la actividad de la aerolínea nacional y del sector turismo, así como establecer fórmulas adecuadas de comercialización para impulsar el desarrollo de la aviación alimentadora y regional, así como ampliar y dar mantenimiento y conservación a los principales aeropuertos del país.

#### **b) Infraestructura Carretera:**

Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), como Organismo Público Descentralizado, tiene el propósito de ampliar, mantener y conservar la infraestructura carretera y puentes de cuota de altas especificaciones, que tienden a promover tanto las actividades económicas y productivas en el interior del país, a fin de reducir el tiempo de traslado de bienes y usuarios y que a la vez sea en forma eficiente y segura.



Hasta 1982, la infraestructura de carreteras y puentes de cuota han permitido que la población disponga de comunicación terrestre permanente, lo cual en buena parte ha sido por el impulso otorgado durante los últimos años.

Para el período 1983 -1988, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, entre su principal línea de acción destaca la siguiente:

- Ampliar, conservar y modernizar la red de carreteras y puentes de cuota, ya existente y concluir las obras en proceso, así como otorgar los servicios conexos en cuanto al suministro de combustible, a través de las gasolineras instaladas y señalamientos respectivos, en la red carretera y puentes de cuota.

#### **c) Infraestructura Ferroviaria:**

Ferrocarriles Nacionales de México (FERRONALES), como Organismo Público Descentralizado en su papel estratégico dentro del sistema de integrar al transporte terrestre, cuyo objetivo primordial es enlazar las diferentes regiones y sectores que conforman la actividad económica del país; mediante la transportación de diversos productos que requiere la población, así como de los diversos insumos que también requiere la planta industrial interna.

En cuanto a la empresa Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, S. A. de C.V. (F.C. CHIHUAHUA), ésta constituye parte del sistema integral del transporte, ya que transporta tanto bienes como usuarios de los Estados de Sonora y Sinaloa, así como una parte importante de las importaciones procedentes de los Estados Unidos.

Respecto a la empresa Ferrocarril del Pacífico, S. A. de C. V. (F. C. DEL PACIFICO), ésta empresa forma parte del sistema integral del sistema ferroviario nacional, a través de la transportación tanto de bienes como de

usuarios procedentes del Noroeste del país, dando cobertura a los Estados de Sonora, Sinaloa, Nayarit y parte del Estado de Jalisco.

En relación a la empresa Ferrocarril Sonora - Baja California, S. A. de C.V. (F.C. SONORA), ésta participa de manera sustancial en el sistema integral de transporte; mediante la cobertura de transportación tanto de bienes como de usuarios en la Península de Baja California.

En materia de red ferroviaria, hasta 1982 el ferrocarril había disminuido paulatinamente su participación en el transporte debido al deterioro en la calidad del servicio, lo cual posiblemente se debe al rezago tanto de sus instalaciones como en su organización y métodos de operación.

Por otra parte, la fuerza tractiva y equipo de arrastre estaba compuesta por 1.8 miles de locomotoras y 53.0 miles de carros; sin embargo, existen problemas de disponibilidad en la utilización del equipo, debido a que en ocasiones los carros de ferrocarril se utilizan como bodegas y por lo tanto esto obstaculiza los sistemas de carga y descarga; asimismo, la infraestructura ferroviaria de 20.0 miles de kms. de vías principales no responde a las necesidades de transporte actuales, debido a que los patios y terminales presentaron problemas de saturación y deficiencias en la vinculación con otros modos de transporte.

Asimismo, los ferrocarriles se han visto limitados por las inadecuadas condiciones laborales y la estructura de remuneraciones que no promueven la renovación del personal, su capacitación y productividad.

Entre las acciones para llevar a cabo, durante el período 1983-1988, en materia de infraestructura ferroviaria destacan las siguientes:

- Llevar a cabo la conservación de vías, patios y terminales, así como construir laderos y mejorar los tramos y áreas de maniobras de mayor demanda; así como realizar las rectificaciones de curvas y pendientes en proceso.

- Ampliar la red de vías troncales y corredores, así como construir líneas transversales de gran itinerario, tramos y patios de localización estratégica que faciliten las operaciones multimodales.
  
- Aumentar la coordinación de los ferrocarriles con otros modos de transporte y consumar la fusión de las tres empresas ferroviarias existentes.

## **2.2 Gasto Público y los Programas de Estabilización Económica: PIRE, PAC Y PSE.**

El gasto público ha desempeñado un papel importante en la evolución de la economía y en el desarrollo del país, a través de la atención de las demandas sociales y productivas de una población en rápido crecimiento, así mismo ha sufrido importantes modificaciones en su estructura durante las últimas décadas, de tal forma que el gasto público ha sido un instrumento fundamental para dar cumplimiento a la rectoría de Estado; asimismo, ha permitido promover la participación activa de los sectores privado y social en un marco de sistema de economía mixta, para que actúen conforme a las directrices del proyecto nacional. En este sentido, los Organismos Descentralizados y Empresas Públicas sujetos a control presupuestal directo se han distinguido por ser instrumentos del Estado: para dar cumplimiento al ejercicio de rectoría y a su vez se han convertido en instrumentos decisivos para promover el desarrollo, además han sido importantes creadoras de fuentes de empleo y demandantes de recursos públicos, cuya participación se ve reflejada en el Presupuesto de Egresos de la Federación.

Ante la situación de crisis que vivía el país y debido a la divergencia existente entre ingreso y gasto, así como por el excesivo crecimiento del endeudamiento del Sector Público tanto de orden interno como externo y por otra parte las caídas en el precio internacional de las materias primas, generaban un déficit presupuestal insostenible; a pesar de ello, el gasto público siguió siendo un

instrumento de gran potencial para promover el desarrollo social y económico mediante la creación de empleo y la atención de las necesidades básicas.

Al inicio de la Administración 1983-1988, el Ejecutivo Federal, anunció el compromiso de enfrentar la crisis con visión transformadora; es decir, era necesario e impostergable reorientar la intervención del Estado en las áreas estratégicas y prioritarias, esto exigía esfuerzos de austeridad, racionalidad y disciplina presupuestal.

### **2.2.1 El Gasto Público y el Programa Inmediato de Reordenación Económica (PIRE).**

Durante 1983, vencer la crisis constituyó el objetivo primordial para evitar un deterioro económico irreversible que afectará la capacidad de la economía; por consiguiente, a través de la instrumentación del PIRE se trató de enfrentar la situación crítica de la economía mediante una estrategia de desarrollo apoyada en dos ejes básicos: la reordenación económica y el cambio estructural.

#### **1) La Reordenación Económica:**

Entre sus principales líneas de acción, se replanteaba el saneamiento de las finanzas públicas, para restituirle al gasto público su capacidad como instrumento de desarrollo económico y social.

En este sentido, la austeridad no representaba una reducción cuantitativa del gasto público, sino más bien estaba encaminada a un mejoramiento cualitativo en el manejo y asignación de los recursos presupuestales, a través de una programación más adecuada que diera atención a las demandas sociales y que a su vez permitiera alcanzar y cumplir la meta de reducir el déficit presupuestal; así

como también se propuso limitar a lo estrictamente indispensable el gasto público, por lo que el impacto que pudiera generar sobre la actividad económica dependería más de la orientación y eficiencia del mismo, que de su monto total.

Asimismo, se establecieron un conjunto de acciones normativas de carácter complementario, a fin de reforzar el manejo y ejercicio del gasto público bajo una estricta racionalidad, austeridad y disciplina presupuestal.

De manera que la reordenación económica fuera la respuesta estratégica para enfrentar la crisis y crear las condiciones necesarias para el funcionamiento de la economía en su conjunto, así mismo tendría un reordenado crecimiento y se reorientaría selectivamente su asignación a las prioridades de empleo y bienestar social; por otra parte, se emprendería una reestructuración de la Administración Pública, a través de:

- Se liquidarían empresas que ya cumplieron su función y que ya no tuvieran viabilidad económica; es decir, que no están ubicadas en los campos definidos para la participación del Estado.
- Se fusionarían Entidades, cuya operación integrada a otra, resulta más conveniente por razones de carácter técnico y económico.

## **2) El Cambio Estructural:**

El cambio estructural propuesto, tenía como propósito dar prioridad a la satisfacción de las necesidades básicas de las mayorías y al fortalecimiento del mercado interno, fundamentalmente en alimentación, vivienda, educación, salud, comunicaciones y transportes y asistencia social; con la finalidad de modernizar y avanzar en la orientación sectorial y regional del aparato productivo y distributivo.

De tal forma, que las dos líneas de la estrategia se apoyaran y complementaran: por una parte se reordenaba para preservar los servicios sociales a través de la reorientación de la inversión pública, así como contener el crecimiento del gasto

corriente; y por otra, alcanzar la transformación de las bases estructurales de crecimiento.

### **2.2.2 El Gasto Público y el Programa de Aliento y Crecimiento (PAC):**

A inicios de 1986 y ante los acontecimientos que se venían generando, el Ejecutivo Federal instrumentó el Programa de Aliento y Crecimiento, el cual tenía la finalidad de promover el desarrollo con estabilización, como elemento indispensable para dar viabilidad y continuidad a la estrategia ya instrumentada al inicio de la Administración.

Este programa, tenía el propósito de recobrar el crecimiento moderado, por lo tanto era necesario aplicar una política de precios y tarifas realista que evitara rezagos frente a la inflación y que además contribuyera a la intensificación de los programas encomendados a las Empresas Públicas y Organismos Descentralizados.

En materia de gasto público, no se cambiaría el propósito de mantener la disciplina presupuestal, ya que se fortalecerían de manera ordenada y con una perspectiva multianual, los programas de inversión estratégicos tales como: producción de crudo, generación de electricidad, modernización de vías y fuerza motriz de ferrocarriles, mantenimiento y ampliación de carreteras, entre otras; y con ello fortalecer la participación del Estado en las áreas estratégicas.

Por otra parte, el Estado no se desprendería de las Empresas y Organismos Descentralizados estratégicos; sin embargo, los restantes serían desincorporados del Sector Público de manera ordenada, mediante los procesos de liquidación o fusión; esto tenía como objetivo fortalecer a lo estratégico y desincorporar lo que no fuera.

### **2.2.3 El Gasto Público y el Pacto de Solidaridad Económica (PSE):**

Ante la persistencia de la inflación y de diversos acontecimientos económicos ocurridos, los cuales habían generado inquietud en la población, así como preocupación en los sectores productivos e incertidumbre en la colectividad respecto a la evolución previsible de la economía en el corto plazo; por ello, a principios de diciembre de 1987 se instrumenta el Pacto de Solidaridad Económica, el cual era resultado del consenso de los diferentes sectores productivos: Gobierno Federal, Empresarial, Obrero y Campesino.

En cuanto a la participación del Gobierno Federal, está consistiría en restringir su participación en la actividad económica a través de reducir el gasto público; para lograr tal finalidad se seguiría continuando con la reestructuración del Sector Público mediante la política de liquidaciones, fusiones o ventas de Empresas u Organismos no estratégicos ni prioritarios; sin embargo, esto no significaba desatender los programas destinados a la infraestructura física e industrial que el país requería.

Por otra parte era necesario corregir el rezago en los precios y tarifas de los bienes y servicios que genera el Sector Público; asimismo, se eliminarían los gastos improductivos o las transferencias de recursos presupuestales de dudosa justificación social y económica.

De manera que, la asignación de recursos presupuestales para 1988, se realizaría de forma selectiva pero sin desatender las prioridades sociales y económicas; asimismo, como ya se mencionó, se daría continuidad al programa de desincorporación de Empresas u Organismos no necesarios; además, como esfuerzo adicional se continuarían reduciendo las estructuras administrativas del Sector Público.

### **2.3 Comportamiento en la Estructura Financiera del Gasto Público:**

En este punto se pretende describir el comportamiento en la estructura financiera del Gasto Público, desde su clasificación económica: gasto corriente, de inversión, transferencias y otros; de las Empresas y Organismos Descentralizados sujetos a control presupuestal directo adscritos al Sector Comunicaciones y Transportes, como se puede observar en los cuadros del 2 al 9.

#### **2.3.1 Gasto Corriente:**

En cuanto al gasto corriente, son las erogaciones que se destinan al desarrollo de las funciones administrativas y en la prestación de servicios que realiza el Sector Público; de manera que el gasto corriente está conformado por: servicios personales, materiales y suministros, servicios generales y pago de intereses, en cuanto al capítulo de transferencias corrientes se considera por separado.

##### **1.- Servicios Personales:**

Aeronaves de México, S.A., durante 1983 -1988 en este renglón y en relación al gasto corriente total ejercido, representó el 27.5%, 26.1%, 23.9%, 24.8%, 23.0% y 24.2% respectivamente; para cubrir los sueldos, salarios y prestaciones diversas de 10.7, 11.7, 11.5, 11.6, 12.5 y 12.2 miles de personas ocupadas por esta Empresa, como se puede apreciar en el cuadro no. 1

Asimismo, en Aeropuertos y Servicios Auxiliares, este rubro durante el período de referencia alcanzó, respectivamente, el 47.4%, 43.6%, 40.1%, 35.0%, 37.3% y



30.4% ; para cubrir los salarios y prestaciones diversas de 6.2, 6.5, 6.6, 6.4, 7.1 y 6.6 miles de personas ocupadas por este Organismo.

En relación a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos este concepto significó el 16.5%, 26.1%, 25.3%, 18.8%, 14.3% y 14.7%, respectivamente, durante el período citado para cubrir los salarios y prestaciones diversas de 4.3, 4.6, 4.7, 4.8, 4.7 miles de personas ocupadas por este Organismo.

En cuanto a Ferrocarriles Nacionales de México, este renglón representó el 33.1%, 30.1%, 41.7%, 37.1%, 40.2% y 43.1% respectivamente dentro del gasto corriente, para cubrir los sueldos y salarios y prestaciones diversas de 63.9, 65.1, 64.5, 64.0, 81.7 y 81.6 miles de personas ocupadas por este Organismo.

Respecto a Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, S.A. de C.V., este concepto durante el período 1983-1986 representó, respectivamente el 29.5%, 31.5%, 34.3% y 33.3% ,<sup>1</sup> para cubrir los sueldos, salarios y prestaciones diversas de 2.9, 3.0, 3.1 miles de personas ocupadas por ésta Empresa.

En Ferrocarril del Pacífico, S. A. de C.V., este rubro durante el período de referencia alcanzó el 44.1%, 39.2%, 41.4% y 30.4%,<sup>2</sup> para cubrir sueldos, salarios y prestaciones diversas de 10.2, 11.4, 12.0 y 12.1 miles de personas ocupadas por ésta Empresa.

Asimismo, en Ferrocarril Sonora-Baja California, S.A. de C.V., este concepto representó el 30.0%, 34.5%, 29.5%, y 31.1%, respectivamente,<sup>3</sup> para cubrir los

---

<sup>1</sup> A partir de 1987 Ferrocarril Chihuahua al Pacífico S.A. de C.V., Ferrocarril del Pacífico S.A. de C.V. y Ferrocarril Sonora-Baja California, S. A. de C. V. se fusionaron a Ferrocarriles Nacionales de México

<sup>2</sup> Idem

<sup>3</sup> Idem

sueldos, salarios y prestaciones diversas de 1.9, 1.7, 1.9 y 2.0 miles de personas ocupadas por ésta Empresa.

Las variaciones en este capítulo obedecieron, entre otras, a las siguientes causas:

- A los moderados aumentos de sueldos, salarios y prestaciones diversas otorgadas a los empleados públicos ó
- A la contratación de personal eventual que estas Empresas u Organismos hayan requerido para dar cumplimiento a sus actividades encomendadas.

## **2.- Materiales y Suministros:**

En cuanto a Aeronaves de México, S.A. durante 1983 - 1988 este concepto y en relación al gasto corriente total ejercido, representó el 27.5%, 21.3%, 26.2%, 25.6%, 31.5% y 42.1% respectivamente.

En Aeropuertos y Servicios Auxiliares, durante el período de referencia alcanzó respectivamente el 7.9%, 7.7%, 10.7%, 6.7%, 7.8% y 5.0%.

Asimismo, en Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos este renglón significó el 24.0%, 11.8%, 14.0%, 11.0%, 6.5% y 5.0% respectivamente, durante el período citado.

Respecto a Ferrocarriles Nacionales de México, este concepto durante el mismo período alcanzó el 14.2%, 17.3%, 18.6%, 20.7%, 22.6% y 21.5% respectivamente.

En cuanto a Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, S.A. de C.V., este renglón durante 1983 - 1986 alcanzó en relación al gasto corriente total ejercido el 26.2%, 27.0%, 24.7% y 20.3%, respectivamente.

En relación a Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C. V., en el período 1983 - 1986 este concepto significó el 29.8%, 20.6%, 26.0% y 25.2% respectivamente.

En cuanto a Ferrocarril Sonora - Baja California, S.A. de C.V., este concepto representó respectivamente el 7.5%, 11.0%, 15.8% y 18.3%, durante los años de 1983 - 1986.

Las variaciones en este capítulo, fueron como resultado de los incrementos en los precios de los bienes y servicios necesarios y complementarios para el cumplimiento de las actividades encomendadas a estas Empresas u Organismos; como por ejemplo: adquisición de herramientas y refacciones menores, combustibles, prendas y vestuario, equipos de seguridad, etc.

### **3.- Servicios Generales:**

En Aeronaves de México, S.A., durante 1983 -1988 este concepto y en relación al gasto corriente total ejercido, alcanzó el 39.0%, 32.6%, 32.1%, 33.8%, 35.1% y 29.0 %, respectivamente.

Asimismo, en Aeropuertos y Servicios Auxiliares, durante el período de referencia respectivamente alcanzó el 30.2%, 30.7%, 27.0%, 35.2%, 25.0% y 24.6%.

Por lo que se refiere a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, este concepto significó el 2.5%, 3.3%, 4.3%, 3.6%, 3.0 % y 3.0%; respectivamente, para cada uno de los años citados.

En relación a Ferrocarriles Nacionales de México, este rubro representó el 7.7%, 7.8%, 8.0%, 12.3%, 10.4 % y 7.0%; respectivamente, durante 1983 - 1988.

Respecto a Ferrocarril Chihuahua al Pacífico S.A. de C.V., durante 1983 - 1986 este renglón y en relación al gasto corriente total ejercido, alcanzó el 8.2%, 5.6%, 6.8 % y 5.7%, respectivamente.

En cuanto a Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V., este concepto alcanzó durante el periodo 1983 - 1986, el 13.1 %, 5.6%, 4.0% y 6.0%; respectivamente.

Por lo que toca a Ferrocarril Sonora - Baja California, S.A. de C. V., este rubro significó en el lapso 1983 - 1986, el 5.0%, 7.3% , 4.2% y 6.1%.

Las variaciones en este capítulo de gasto se debieron entre otras causas, al reajuste en las tarifas de los servicios generados por el Sector Público; como por ejemplo: el pago por consumo de energía eléctrica o servicio telefónico, agua potable, etc; ó por la racionalización en el uso de estos servicios.

Sin embargo, cabe señalar que tanto el capítulo de materiales y suministros como el de servicios generales se encuentran vinculados a la operación regular de las entidades para producir los bienes y servicios.

#### **4.- Pago de intereses:**

En relación a Aeronaves de México, S.A., durante 1983 - 1988 este concepto y en relación al gasto corriente total ejercido representó el 2.5%, 4.9%, 4.1%, 5.9%, 6.0%, y 2.7%, respectivamente.

En Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos este renglón alcanzó durante el periodo de referencia el 34.2%, 27.4%, 15.1%, 11.3%, 7.5% y 6.5%.

Asimismo, en Ferrocarriles Nacionales de México, este rubro significó el 24.0%, 20.3%, 14.0%, 10.3%, 10.6% y 6.4%; respectivamente, durante el periodo citado.

Respecto a Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, S.A. de C.V., durante el período 1983-1986 este rubro y en relación al gasto corriente total ejercido, representó el 26.3%, 25.9%, 22.6% y 30.0% respectivamente.

En Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V., este concepto durante el período de referencia alcanzó respectivamente el 6.8%, 15.7%, 19.2% y 24.7%.

En cuanto a Ferrocarril Sonora - Baja California, S. A de C.V., este renglón significó el 42.5%, 30.8%, 22.1% y 24.4%; respectivamente, durante los años citados.

Estas variaciones fueron resultado de las fluctuaciones de las tasas de interés tanto internas como externas, como resultado del comportamiento en el tipo cambiario registrado durante 1983 y hasta finales de 1987.

### **2.3.2 Gasto de Inversión :**

A este concepto podríamos considerarlo como las erogaciones de las dependencias gubernamentales, organismos descentralizados y empresas de participación estatal, destinadas a la construcción, ampliación, mantenimiento y conservación de obras públicas.

Aeronaves de México, S. A., durante 1983 -1986 este renglón y en relación al gasto total ejercido, representó el 3.5%, 15.1%, 13.7%, 9.9%, 4.4% y 2.0% respectivamente.

En Aeropuertos y Servicios Auxiliares este rubro durante el período de referencia significó el 14.5%, 18.0%, 22.2%, 23.1% 29.9% y 40.0%.

Asimismo, en Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos este concepto alcanzó el 22.8%, 31.4%, 41.3%, 55.3%, 68.7% y 70.8%; respectivamente, para el período de referencia.

En relación a Ferrocarriles Nacionales de México, este renglón alcanzó respectivamente el 21.0%, 24.5%, 17.7%, 19.6%, 16.2% y 22.0%.

Respecto a Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, S.A. de C.V., durante el período 1983 -1988 este concepto y en relación al gasto total ejercido representó el 9.8%, 10.0%, 11.6% y 10.7%, respectivamente.

Asimismo, en Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V., este concepto alcanzó el 6.2%, 19.9%, 9.4% y 13.7%; respectivamente, durante el período citado.

Así como en Ferrocarril Sonora - Baja California, S.A. de C.V., este rubro significó el 15.0% 16.4%, 28.4% y 20.1%.

A pesar de las restricciones presupuestales durante 1983 -1988, el gasto de inversión continuo siendo primordial para estas Empresas y Organismos, lo cual tenía como propósito de que continuaran ampliando, conservando y manteniendo la infraestructura aeroportuaria, carretera y ferroviaria.

### **2.3.3 Transferencias :**

Al rubro de transferencias, se considera como las asignaciones que otorga el Gobierno Federal sin contraprestación alguna, ya sea en forma directa o mediante fideicomisos a los sectores privado y social, a organismos y empresas de participación estatal, etc.; con el propósito de promover las estrategias y prioridades que conduzcan al desarrollo nacional.

### **1.- Corrientes:**

Este concepto se puede considerar como las asignaciones que el Gobierno Federal otorga a las entidades paraestatales, así como a los sectores privado y social, cuya finalidad tiende a cubrir los gastos de operación y contribuir al bienestar social.

Aeronaves de México, S.A., por concepto de transferencias ejerció en 1983 y 1987 2.5 miles de millones de pesos y 95.6 mmp.; respectivamente; sin embargo en 1983 el déficit corriente de dicha entidad, fue de 1.4 mmp., pero de 1984 -1988 el superávit corriente generado por ésta empresa fue de 2.2 mmp., 4.7 mmp., 7.6 mmp., 99.5 mmp. y 18.0 mmp., respectivamente, lo que indica que estos se canalizaban para cubrir los capítulos de servicios personales, materiales y suministros, servicios generales y pago de intereses tanto internos como externos.

En Aeropuertos y Servicios Auxiliares a pesar que durante 1983 - 1988 no recibió transferencias corrientes, el ahorro corriente generado por este Organismo alcanzó los importes de 1.2 mmp., 5.5 mmp., 3.3 mmp., 24.3 mmp., 80.8 mmp. y 168.9 mmp. ; para cada uno de los años del período de referencia, en virtud de que sus ingresos por venta de bienes y servicios le permitían cubrir sus requerimientos de gasto corriente.

Respecto a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, sólo en 1983 y 1984 se ejercieron transferencias corrientes por los importes de 4.0 mmp. y 7.6 mmp.; de tal forma, que el ahorro corriente generado por este Organismo durante 1983 - 1988, los importes alcanzados fueron de 0.8 mmp., 2.3 mmp., 27.9 mmp., 39.3 mmp., 147.3 mmp. y 229.0 mmp., respectivamente; ello en virtud de que el organismo eficientó sus operaciones de ingreso y gasto.

En cuanto a Ferrocarriles Nacionales de México, durante el período de referencia, los importes ejercidos por concepto de transferencias fueron de 43.7 mmp., 13.8 mmp., 37.0 mmp., 50.8 mmp., 164.3 mmp. y 99.6 mmp.; así como el ahorro corriente generado por este organismo fue de 2.8 mmp., 2.4 mmp., 15.0 mmp., 48.6 mmp. y 45.3 mmp.; excepto en 1987 se obtuvo un déficit corriente por 21.1 mmp. Este comportamiento obedece a que la entidad ha venido reestructurando sus servicios aunado a los problemas de carácter financiero que padece.

Respecto a Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, S.A. de C.V., durante 1983 - 1986 los importes ejercidos por transferencias fueron de 3.5 mmp., 3.0 mmp., 6.8 mmp. y 9.4 mmp., respectivamente; así como el ahorro corriente generado por ésta empresa en 1983 y 1985 fue de 0.8 mmp y 0.3 mmp.; sin embargo en 1984 y 1986 el déficit corriente fue de 0.7 mmp. y 1.3 mmp.

Asimismo, en Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C. V., durante el período de referencia por este concepto se ejercieron 6.6 mmp., 3.6 mmp., 14.0 mmp. y 17.3 mmp., respectivamente; a pesar de ello sólo en 1983 ésta empresa generó ahorro corriente por 0.6 mmp., debido a que de 1984 - 1986 el déficit corriente alcanzó los importes de 0.7 mmp., 0.2 mmp. y 12.4 mmp.

Así como en Ferrocarril Sonora - Baja California, S.A. de C. V., durante 1983 - 1986 por este concepto se ejercieron los importes de 2.4 mmp., 1.2 mmp., 3.0 mmp. y 4.5 mmp., respectivamente; de manera que ésta empresa generó ahorro corriente por 0.7 mmp., 0.3 mmp., 1.2 mmp. y 0.5 mmp.

## **2.- De Inversión:**

Respecto a este rubro, son las asignaciones que otorga el Gobierno Federal a las entidades paraestatales, y a los sectores privado y social, para la realización de obras públicas.



En Aeronaves de México, S.A., durante el período 1983 - 1987 se ejercieron transferencias de inversión por 3.7 mmp., 11.2 mmp., 16.4 mmp., 33.0 mmp. y 2.0 mmp.; sólo durante 1983 y 1986 ésta empresa generó superávit de inversión por 1.9 mmp. y 5.4 mmp.; sin embargo, durante 1984 - 1988 el déficit de inversión fue de 2.2 mmp., 3.4 mmp., 29.8 mmp. y 2.9 mmp.; ello se debió a las mayores inversiones para la adquisición de equipo de vuelo y arrendamientos de aviones para emplearlos en la flota aérea existente.

Respecto a Aeropuertos y Servicios Auxiliares, durante 1983 - 1985 se ejercieron transferencias por 0.6 mmp., 2.4 mmp. y 2.6 mmp., respectivamente; sin embargo, de 1983 - 1988 el déficit de inversión fue de 0.2 mmp., 0.1 mmp., 0.4 mmp., 11.8 mmp., 33.8 mmp. y 103.7 mmp.

En relación a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, en 1983 y 1984 se ejercieron este tipo de transferencias por 8.0 mmp. y 13.7 mmp., respectivamente, así como el superávit de inversión alcanzado durante esos años fue de 6.2 mmp. y 9.2 mmp.; sin embargo, de 1985 - 1988 el déficit de inversión alcanzó los importes de 10.6 mmp., 30.5 mmp., 113.8 mmp. y 218.3 mmp., respectivamente. Este comportamiento deriva de mayores inversiones en nuevas carreteras y puentes de cuota.

Ferrocarriles Nacionales de México, por este concepto y durante el período de referencia ejerció 17.3 mmp., 37.0 mmp., 36.7 mmp., 82.4 mmp., 292.7 mmp. y 442.4 mmp.; respectivamente; a su vez, el déficit de inversión alcanzado fue de 7.4 mmp., 4.6 mmp., 11.1 mmp., 6.2 mmp. y 56.3 mmp.; sólo en 1987 el superávit de inversión fue de 91.1 mmp. Esta situación tiene su explicación en las mayores adquisiciones de locomotoras, equipo, partes y refacciones.

Respecto a Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, S.A. de C.V., durante 1983 - 1986 por este renglón se ejercieron 2.0 mmp., 1.7 mmp., 2.0 mmp. y 5.0 mmp.;

respectivamente, así como el superávit de inversión fue de 1.4 mmp., 0.8 mmp., 0.3 mmp. y 2.2 mmp.

Asimismo, en Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V., por este concepto y durante el período de referencia se ejercieron 1.1 mmp., 6.0 mmp., 5.3 mmp. y 24.1 mmp., respectivamente; así como el superávit de inversión alcanzado fue de 0.1 mmp., 0.3 mmp., 1.0 mmp. y 10.8 mmp.

En cuanto a Ferrocarril Sonora - Baja California, S.A. de C.V., por este concepto se ejercieron durante 1983 - 1986 los importes de 0.7 mmp., 1.2 mmp., 3.3 mmp. y 5.7 mmp., respectivamente; generando ésta empresa superávit de inversión por 0.1 mmp., 0.3 mmp., 0.6 mmp. y 2.4 mmp.

Las variaciones registradas en el concepto de transferencias corrientes como de inversión fueron por:

- Las dificultades financieras afrontadas por estos Organismos y Empresas que, los obligaban a recurrir crecientemente a las Transferencias del Gobierno Federal; cuyo propósito principal era sufragar los importes ejercidos tanto del gasto corriente como de inversión.
- Al deslizamiento de nuestra moneda frente a las monedas extranjeras, principalmente el dólar, así como a las variaciones en las tasas de interés tanto internas como externas, debido a los créditos contraídos por éstas Empresas y Organismos.

Sin embargo, a pesar de la carencia de recursos presupuestales, estos Organismos y Empresas durante el período 1983 - 1988, el Gobierno Federal les continuó otorgando transferencias tanto corrientes como de inversión; a fin de que pudieran seguir continuando con sus actividades encomendadas, y de alguna

forma contribuir en la integración del Producto Interno Bruto generado por el Sector Público durante este período (ver cuadro No. 10).

En relación a las economías generadas, hay que reiterar que estas se reintegran a la Tesorería de la Federación, para que a su vez ésta reasigne los recursos presupuestales en otras áreas prioritarias.

## **2.4 Participación en la Economía mediante:**

A pesar de la astringencia financiera, el Estado durante 1983 -1988, continuó dando prioridad y atención a las áreas estratégicas y prioritarias; este punto describe brevemente las acciones más relevantes de estos Organismos y Empresas en cuanto a la producción de bienes de dominio público y la generación de servicios.

### **2.4.1 La Producción de Bienes de Dominio Público:**

#### **a) Infraestructura Aeroportuaria:**

En relación a Aeropuertos y Servicios Auxiliares, durante 1983 destaca la conclusión de las terminales aéreas de Aguascalientes, Cd. Victoria y Los Mochis, así como se continuó con la construcción de los aeropuertos de San Luis Potosí, Colima, Morelia, San José del Cabo y Loreto; asimismo, durante 1984 se llevaron trabajos de construcción en los aeropuertos de Aguascalientes, San Luis Potosí, Colima, Morelia, así como diversos estudios y obras en el aeropuerto de la Cd. de México. Durante 1985 se concluyeron los edificios terminales de Cancún, Culliacán y Cd. Victoria, así como se continuaron las obras en los aeropuertos de Durango, Puebla y Puerto Escondido.

En 1987 se continuaron las obras en los aeropuertos de Puerto Escondido y Huatulco, así como se iniciaron obras de remodelación tanto en aeropuertos como en edificios terminales en los aeropuertos de Isla Mujeres, Querétaro y Tlaxcala.

#### **b) Infraestructura Carretera:**

Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, tenía como prioridad la construcción de carreteras de cuota, de manera que durante 1983 nuestro país contaba con una longitud de 1.4 miles de kms., mientras que en 1988 se alcanzó una longitud de 1.5 miles de kms. entre caminos y autopistas directos de cuota, cuya finalidad primordial era ejercer una mejor rapidez y seguridad tanto en la transportación de mercancías diversas como de pasajeros o usuarios, etc.

Dentro de las acciones más relevantes realizadas por este Organismo destacan en 1986 la ampliación a cuatro carriles en 20 kms. de la autopista Querétaro - Irapuato y 27 kms. de Puebla - La Esperanza; asimismo, la construcción del puente Tampico y del puente internacional de Reynosa, así como la construcción de la barrera central de concreto de la autopista México-Cuernavaca; por otra parte, en 1987 destaca la construcción a cuatro carriles de la autopista de Puebla - Orizaba, así como durante 1988 sobresale la construcción de los puentes Tampico, Reynosa II y Cd. Acuña; asimismo, la construcción a cuatro carriles de las carreteras:Guadalajara - Colima, Amacuzac - Taxco y Guadalajara - Zapotlanejo.

#### **c) Infraestructura Ferroviaria:**

Respecto a Ferrocarriles Nacionales de México durante 1983 - 1988, entre las acciones más relevantes destacan:

En 1984 se abocó a concluir la vía doble electrificada de México - Querétaro, así como la construcción de enlaces transversales que comprendían la rectificación de los tramos: Esperanza - Córdoba, México - Veracruz, Sayula - Cd. Guzmán y la construcción de la vía directa Guadalajara - Monterrey; así como en 1985 se terminaron 77 kms. de vía doble en el tramo: Los Reyes - Cd. Mendoza; asimismo la conclusión de la instalación de equipos para señalización de vías y control de tráfico centralizado en la ruta México - Laredo; por otra parte, en 1987 se continuaron la construcción de las vías transversales en los tramos de: Coatzacoalcos - Veracruz, México - Guadalajara, Manzanillo - Guadalajara, Monterrey - Coatzacoalcos, así como la vía doble de México - Querétaro y la construcción de 3 kms. de vías en el tramo: Lechería - Teotihuacán, de tal manera que al concluir 1988, la longitud ferroviaria alcanzó 26.4 miles de kms.

En relación a Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, S.A. de C.V. durante 1983 - 1986 destaca la construcción de 54 kms., 40 kms., 35 kms. y 30 kms.; respectivamente.

Asimismo, Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V., durante el período 1983 - 1986 sobresale la construcción de 58 kms. 57 kms., 56 kms. y 58 kms.; respectivamente.

Así como Ferrocarril Sonora - Baja California S.A. de C. V. durante el mismo período alcanzó la construcción de 42 kms., 37 kms., 41 kms. y 8.5 kms.; respectivamente.

Sin embargo, como parte de la modernización integrada del sector ferroviario se llevaron acciones de carácter normativo y de apoyo a las actividades se concluyó en noviembre de 1986 del proceso de fusión de los servicios que prestaban éstas empresas a Ferrocarriles Nacionales de México.

## **2.4.2 La Generación de Servicios:**

### **a) Aeroportuarios:**

Aeronaves de México, S.A., durante 1983 - 1988 ésta empresa participó en la transportación y movilización promedio de 124.0 miles de toneladas de carga y 13.8 millones de pasajeros, así como en 1984 se tenía el propósito de recuperar la capacidad de crecimiento troncal y regional; de tal forma que incorporó al esquema de transporte aéreo nacional nuevas ciudades tales como: Los Mochis, Cd. Victoria, Aguascalientes, Morelia y Tlaxcala; asimismo, sostuvo la coordinación con la Secretaría de Turismo con la finalidad de establecer paquetes turísticos en beneficio de la población de ingresos medios, además de mantener estrategias comerciales en cuanto a la política de precios en servicios internacionales y con ello promover el turismo del exterior hacia nuestro país; así como en 1986 ésta empresa incorpora al esquema aéreo las ciudades de: San Luis Potosí, Puebla y Puerto Escondido, además continuó promoviendo e intensificando el tráfico de sus vuelos tanto nacionales como internacionales, para ello ésta empresa contaba con 43 aeronaves en su flota; sin embargo en abril de 1988 ésta empresa fue declarada en quiebra.

En cuanto a Aeropuertos y Servicios Auxiliares, durante 1983 - 1988, destaca la conservación de 9 aeropuertos entre los cuales destacan los de Puerto Vallarta y Durango, así como se mejoraron las áreas operacionales de los principales Aeropuertos entre los que se encuentran: Cd. de México, Acapulco, Tijuana, Monterrey y Puerto Vallarta.

Asimismo, se continuó dando mantenimiento a la red de aeropuertos para mejorar las condiciones y dar mayor seguridad a las instalaciones de operación tales como: pistas, plataformas, edificios terminales, etc. entre las que destacan los Aeropuertos de Cancún, Durango, Cd. Victoria, Cd. Obregón, Cd. del Carmen,

Guaymas, Mérida, Zihuatanejo y Monterrey, así como a los edificios terminales de: Mazatlán, Bahías de Huatulco y San José del Cabo.

**b) Carreteros:**

Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos con objeto de lograr una mejor integración en la red carretera dió atención a aquellos tramos que representaban beneficios a corto plazo, entre los que destacan:

Querétaro - San Luis Potosí, Coatzacoalcos - Villahermosa, Irapuato - León, Ecatepec - Pachuca; así como se pusieron en operación cuatro puentes entre los que destacan el de Coatzacoalcos; además de dar mantenimiento y conservación a los 360 equipos electrónicos utilizados en el control del tránsito instalados en las casetas de cobro.

**c) Ferroviarios:**

Respecto a Ferrocarriles Nacionales de México, durante 1983 - 1988, transportó 63.6, 65.6, 63.3, 51.4, 58.1 y 56.0 miles de toneladas de carga, así como 21.0, 22.2, 23.4, 20.8, 24.9 y 18.3 miles de pasajeros, respectivamente.

A partir de 1987 y con el propósito de mejorar el servicio de pasajeros se inició el servicio El Constitucionalista, El Regiomontano y El Tapatio, entre otros; a fin de otorgar un servicio más eficiente y de mayor calidad a los usuarios, así al finalizar 1988 para dar respuesta tanto al servicio de carga como de pasajeros este Organismo contaba con 1.7 miles de locomotoras, .7 miles de carros de pasajeros y 48.2 miles de carros de carga.

En relación a Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, S.A. de C.V., durante 1983 - 1988 transportó .3, 1.1, 1.6 y 2.4 miles de toneladas de carga; así como a .2, .2, .3 y .2 miles de pasajeros respectivamente.

Así como Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V. durante 1983 - 1986 transportó 7.8, 6.1, 6.8 y 11.8 miles de toneladas de cargas y 1.1, 1.3, 1.5 y 1.0 miles de pasajeros respectivamente.

Asimismo, Ferrocarril Sonora - Baja California, S.A. de C. V. durante 1983 - 1986 transportó .3, .6, .7 y 1.0 miles de toneladas de carga; así como .3, .3, .5 y .4 miles de pasajeros respectivamente.



**PERSONAL OCUPADO EN EMPRESAS Y ORGANISMOS  
DE CONTROL PRESUPUESTAL DIRECTO S.C.T. 1983 - 1988**

Cuadro No. 1

ENTIDAD	1983		1984		1985		1986		1987		1988	
	MILES	%	MILES	%	MILES	%	MILES	%	MILES	%	MILES	%
TOTAL:	788.2	100.0	808.6	100.0	824.1	100.0	908.1	100.0	908.0	100.0	875.8	100.0
TRANSPORTE	106.1	12.8	104.0	12.9	106.3	12.7	106.8	11.5	106.0	11.8	105.1	12.0
AEROMEXICO 1./	10.7	1.4	11.7	1.4	11.5	1.4	11.8	1.3	12.5	1.4	12.2	1.4
ASA	6.2	0.8	6.5	0.8	6.6	0.8	6.4	0.7	7.1	0.8	6.6	0.8
CAPMEX	4.3	0.5	4.6	0.6	4.7	0.6	4.8	0.5	4.7	0.5	4.7	0.5
FIBONALES	63.9	8.2	65.1	8.1	64.5	7.8	64.0	7.1	61.7	9.1	61.6	9.3
S.C. CHIHUAHUA 2./	2.9	0.4	3.0	0.4	3.1	0.4	3.1	0.3				
S.C. AL PACIFICO 2./	10.2	1.3	10.4	1.4	12.0	1.5	12.1	1.3				
S.C. SONORA 2./	1.9	0.2	1.7	0.2	1.9	0.2	2.0	0.2				

1./ EN 1988 SE CONCLUYO EL PROCESO DE VENTA

2./ A PARTIR DE 1987 SE FUSIONARON A FIBONALES

FUENTE: CUENTA DE LA HACIENDA PUBLICA FEDERAL 1983 - 1988

(ANEXO DE AGREGADOS ECONOMICOS)

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO

**GASTO TOTAL EJERCIDO 1983 - 1988**  
**AERONAVES DE MEXICO, S.A.**

(Miles de millones de pesos)

Cuadro No. 2

CONCEPTO	1983		1984		1985		1986		1987		1988	
	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%
Gasto Total	50.0	100.0	86.6	100.0	144.4	100.0	278.6	100.0	714.7	100.0	359.5	100.0
Gasto corriente	40.1	80.5	75.2	86.9	124.6	86.3	251.0	90.1	682.9	95.6	351.0	98.0
Servicios personales	14.0	27.5	23.1	26.1	36.5	23.9	69.2	24.8	163.4	23.0	86.8	24.2
Salarios y sueldos	14.0	27.5	18.9	21.3	37.8	26.2	71.2	25.6	224.8	31.5	151.2	41.1
Servicios Generales	19.8	39.8	28.9	32.6	46.4	32.1	94.3	33.8	251.1	35.1	104.6	29.0
Pago de intereses	1.3	2.5	6.3	6.9	5.9	6.1	10.3	5.9	43.4	6.0	9.4	2.7
Intereses	0.4	0.8	1.9	2.2	2.2	1.5	2.4	1.0	16.1	2.2	9.0	2.6
Intereses	0.9	1.7	1.4	2.7	1.7	2.4	13.7	4.9	27.3	3.8	0.4	0.1
Ahorro antes de transferencias	-5.0		2.2		6.7		7.6		3.9		18.0	
Transferencias corrientes	2.5								95.6			
Ahorro corriente	-1.4		2.2		4.7		7.6		99.5		18.0	
Gasto de inversión	1.8	3.5	13.4	15.1	19.8	13.7	27.6	9.9	31.8	4.4	7.5	2.0
Operación	1.8	3.5	13.4	15.1	19.8	13.7	27.6	9.9	31.8	4.4	7.5	2.0
Transferencia de inversión	3.7		11.2		16.4		33.0		2.0			
Déficit o superávit cuenta de inversión	1.0		-2.2		-3.4		5.4		-29.6		-2.9	
Déficit o superávit presupuestal	0.5				1.3		13.0		69.7		15.4	

FUENTE: CUENTA DE LA HACIENDA PUBLICA FEDERAL 1983 - 1988

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO

**GASTO TOTAL EJERCIDO 1983 - 1988  
AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES**

(Miles de millones de pesos)

Cuadro No. 3

CONCEPTO	1983		1984		1985		1986		1987		1988	
	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%
Gasto Total	7.4	100.0	15.4	100.0	25.2	100.0	51.0	100.0	113.0	100.0	290.5	100.0
Gasto corriente	6.5	85.5	12.8	82.0	19.4	77.8	39.2	76.9	79.1	70.1	155.8	60.0
Servicios personales	3.6	47.4	6.8	41.6	10.1	40.1	17.8	35.0	42.2	37.1	79.0	27.4
Materiales												
Administrativos	0.6	7.9	1.2	7.7	2.7	10.7	3.4	6.7	6.8	7.8	11.9	5.0
Servicios Generales	2.9	39.1	5.6	36.1	7.4	29.4	14.4	28.4	25.4	22.3	47.1	16.4
Pago de intereses												
Ahorro antes de transferencias	1.2		5.5		3.1		24.3		80.8		168.9	
Transferencias corrientes												
Ahorro corriente	1.2		5.5		3.1		24.3		80.8		168.9	
Gasto de inversión	1.1	14.5	2.6	18.0	5.8	22.7	11.8	23.1	33.8	29.9	103.7	40.0
Inversión	1.1	14.5	2.6	18.0	5.8	22.7	11.8	23.1	33.8	29.9	103.7	40.0
Transferencias de inversión	0.6		2.4		2.6							
Déficit o superávit cuenta de inversión	-0.2		0.1		-0.4		-11.4		-31.8		-101.7	
Déficit o superávit presupuestal	1.0		5.4		2.0		12.5		47.0		45.2	

FUENTE: CUENTA DE LA HACIENDA PÚBLICA FEDERAL 1981 - 1988

SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO

**GASTO TOTAL EJERCIDO 1983 - 1988**  
**CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE INGRESOS Y SERVICIOS CONEXOS**

(Miles de millones de pesos)

Cuadro No. 4

CONCEPTO	1983		1984		1985		1986		1987		1988	
	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%
Gasto Total	7.0	100.0	15.3	100.0	25.7	100.0	55.2	100.0	105.6	100.0	200.2	100.0
Gasto corriente	6.1	77.2	10.5	68.0	15.1	58.7	24.7	44.7	51.8	31.3	89.9	29.2
Servicios personales	1.3	18.5	4.0	26.1	6.5	25.3	10.4	18.8	23.7	14.3	15.3	14.7
Materiales y suministros	1.0	14.0	1.8	11.8	3.6	14.0	6.1	11.0	10.8	6.5	15.3	5.0
Servicios generales	0.2	2.5	0.5	3.3	1.1	4.3	2.0	3.6	4.9	3.0	9.3	3.0
Pago de intereses	2.7	38.2	0.2	1.4	3.0	11.7	0.2	0.4	1.2	7.5	20.0	6.5
Externo	2.7	38.2	0.2	1.4	3.0	11.7	0.2	0.4	1.2	7.5	20.0	6.5
Abono antes de amortización	-3.2		-5.3		-27.0		-39.3		-147.3		-229.0	
Amortización corriente	0.0		7.6									
Abono corriente	0.0		2.3		27.0		39.3		147.3		229.0	
Gasto de inversión	1.3	22.0	4.8	31.4	10.6	41.1	30.5	55.3	113.6	68.7	210.3	70.0
Inversión	1.3	22.0	4.8	31.4	10.6	41.1	30.5	55.3	113.6	68.7	210.3	70.0
Transferencia de inversión	0.0		13.7									
Deficit o superavit cuenta de inversión	0.2		9.2		-10.6		-30.5		-113.6		-210.3	
Deficit o superavit presupuestal	7.0		11.5		17.3		8.0		33.7		10.7	

**GASTO TOTAL EJERCIDO 1983 - 1988**  
**FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO**

(Millas de millones de pesos)

Cuadro No. 5

CONCEPTO	1983		1984		1985		1986		1987		1988	
	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%
Gasto Total	117.3	100.0	109.0	100.0	209.0	100.0	452.7	100.0	1 202.6	100.0	2 270.0	100.0
Gasto corriente	92.6	79.0	120.2	75.5	222.1	82.3	364.1	80.4	1 041.8	83.0	1 772.1	78.0
Servicios personales	30.0	33.1	51.1	30.1	112.6	41.7	167.0	37.1	609.0	40.2	900.1	43.1
Material y suministros	16.7	14.2	29.4	17.3	50.1	18.6	93.7	20.7	200.5	22.6	600.7	21.5
Servicios Generales	9.0	7.7	13.2	7.0	21.5	8.0	55.6	12.3	129.4	10.4	158.3	7.0
Pago de intereses	28.1	24.0	34.5	20.3	37.0	14.0	47.0	18.3	131.3	10.6	144.8	6.4
Intereses	6.3	5.4	8.3	5.5	6.7	2.5	6.0	1.3	10.7	0.9	11.3	0.5
Extornos	21.8	18.6	25.2	14.8	31.2	11.5	41.0	9.6	120.6	9.7	132.7	5.9
Ahorro neto de transferencias	-60.9		-11.4		-22.0		-2.2		-105.4		-54.3	
Transferencias corrientes	43.7		13.0		37.0		50.0		166.3		99.6	
Ahorro corriente	2.0		3.4		15.0		46.6		-21.1		45.3	
Gasto de inversión	24.7	21.0	41.6	24.5	47.0	17.7	88.6	19.6	201.6	16.2	600.7	22.8
Inversión	24.7	21.0	41.6	24.5	47.0	17.7	88.6	19.6	201.6	16.2	600.7	22.8
Transferencias de inversión	17.3		37.0		36.7		82.4		292.7		442.4	
Déficit o superávit cuenta de inversión	-7.4		-4.6		-11.1		-6.2		91.1		-54.3	
Déficit o superávit presupuestal	-4.6		-2.2		3.9		42.4		70.0		-11.0	

FUENTE: CUENTA DE LA HACIENDA PUBLICA FEDERAL 1983 - 1988

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO

**GASTO TOTAL EJERCIDO 1983 - 1986**  
**FERROCARRIL CHIQUAHUA AL PACIFICO, S. A. DE C.V.**  
(Miles de millones de pesos)

Cuadro No. 6

CONCEPTO	1983		1984		1985		1986	
	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%
Gasto Total	6.1	100.0	6.9	100.0	14.6	100.0	26.1	100.0
Gasto corriente	5.5	90.2	6.0	90.0	12.9	88.0	23.3	89.3
Servicios personales	1.8	29.5	2.0	31.5	5.0	34.3	8.7	33.3
Materiales y Suministros	1.6	26.2	2.6	27.0	3.6	24.7	5.3	20.3
Servicios Generales	0.5	8.2	0.5	5.6	1.0	4.4	1.5	5.7
Pago de intereses	1.6	26.3	2.3	25.9	3.3	22.6	7.0	30.0
Internos	0.2	3.3	0.7	7.0	1.1	7.5	1.0	3.6
Externos	1.4	23.0	1.6	18.0	2.2	15.1	6.0	26.2
Ahorro antes de transferencias	-2.7		-3.7		-6.5		-10.7	
Transferencias corriente	3.5		3.0		6.8		9.6	
Ahorro corriente	0.8		-0.7		0.3		-1.3	
Gasto de inversión	0.6	9.8	0.9	10.0	1.7	11.6	2.8	10.7
Inversión	0.6	9.8	0.9	10.0	1.7	11.6	2.8	10.7
Transferencia de inversión	2.0		1.7		2.0		5.0	
Déficit o superávit cuenta de inversión	1.6		0.6		0.1		2.2	
Déficit o superávit presupuesto	2.2		0.1		0.8		0.9	

\* A PARTIR DE 1987 SE FUSIONO A FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

FUENTE: CUENTA DE LA HACIENDA PUBLICA FEDERAL 1983 - 1986

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO

**GASTO TOTAL EJERCIDO 1983 - 1986**  
**FERROCARRIL DEL PACIFICO, S. A. DE C.V.**  
(Miles de millones de pesos)

Cuadro No. 7

CONCEPTO	1983		1984		1985		1986	
	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%
Gasto Total	16.1	100.0	20.6	100.0	45.0	100.0	97.0	100.0
Gasto corriente	15.1	93.8	22.9	111.1	41.0	91.1	83.7	86.3
Servicios personales	7.1	44.1	11.2	54.4	19.0	42.2	29.5	30.4
Materiales y suministros	4.0	24.8	5.0	24.3	11.9	26.4	24.4	25.2
Servicios Generales	2.1	13.1	1.3	6.3	1.0	2.2	5.0	5.0
Pago de intereses	1.1	6.8	4.5	21.8	8.9	19.8	26.0	26.7
Intereses	0.3	1.2	1.5	7.3	2.1	4.7	7.0	7.2
Extranjeros	0.9	5.6	3.0	14.5	6.8	15.1	17.0	17.5
Ahorro sobre transferencias	-6.0		-4.3		-14.2		-29.7	
Transferencias corrientes	6.0		3.6		10.0		17.3	
Ahorro corriente	0.6		-0.7		-0.2		-1.4	
Gasto de inversión	1.0	6.2	5.7	27.7	4.3	9.6	13.3	13.7
Inversión	1.0	6.2	5.7	27.7	4.3	9.6	13.3	13.7
Transferencia de inversión	1.1		6.0		5.3		24.1	
Déficit o superávit respecto de inversión	0.1		0.3		1.0		10.0	
Déficit o superávit presupuestal	0.7		-0.4		0.0		-1.6	

\* A PARTIR DE 1987 SE RENOMBRÓ A FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO  
FUENTE: CUENTA DE LA HACIENDA PUBLICA FEDERAL 1983 - 1986  
SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO

**GASTO TOTAL EJERCIDO 1983 - 1986**  
**FERROCARRIL SONORA-BAJA CALIFORNIA, S.A. DE C.V.**  
(Miles de millones de pesos)

Cuadro No. 8

CONCEPTO	1983		1984		1985		1986	
	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%
Gasto Total	4.0	100.0	5.5	100.0	9.5	100.0	16.4	100.0
Gasto corriente	3.6	85.0	4.6	83.6	6.8	71.6	13.1	79.9
Servicios personales	1.2	30.0	1.9	34.5	2.8	29.5	5.1	31.1
Material y suministros	0.3	7.5	0.4	11.0	1.5	15.8	3.0	18.3
Servicios Generales	0.2	5.0	0.4	7.3	0.4	4.2	1.0	6.1
Pago de intereses	1.7	42.5	1.7	30.9	2.1	22.1	4.0	24.4
Intereses	0.5	12.5	0.1	1.8				
Extrínsecos	1.2	30.0	1.6	29.0	2.1	22.1	4.0	24.4
Ahorro antes de depreciaciones	-1.7		0.9		-1.8		-4.0	
Transferencias corrientes	2.4		1.2		3.0		4.5	
Ahorro corriente	0.7		0.3		1.2		0.5	
Gasto de inversión	0.4	15.0	0.9	16.4	2.7	28.4	3.3	20.1
Inversión	0.4	15.0	0.9	16.4	2.7	28.4	3.3	20.1
Transferencia de inversión	0.7		1.2		3.3		5.7	
Déficit o superávit cuenta de inversión	0.1		0.3		0.6		2.4	
Déficit o superávit presupuestal	0.8		0.6		1.8		2.9	

\* A PARTIR DE 1987 SE FUSIONA A FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO  
FUENTE: CUENTA DE LA HACIENDA PUBLICA FEDERAL 1983 - 1986  
SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO



**GASTO TOTAL EJERCIDO 1983 - 1988**  
**SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**  
(Miles de millones de pesos)

Cuadro No. 9

CONCEPTO	1983		1984		1985		1986		1987		1988	
	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%
Gasto Total Ejercido del Sector	347.4	100.0	508.8	100.0	923.6	100.0	1 060.1	100.0	1 470.4	100.0	5 181.2	100.0
Gobierno Federal	79.0	22.7	177.7	38.1	307.2	33.3	343.0	33.5	730.9	51.3	1 231.3	23.8
Organismos y Empresas dentro de Presupuestos:	209.9	60.4	332.3	66.3	535.1	58.0	977.0	97.0	1 235.7	84.4	3 100.0	61.7
Aeromex de México, S.A.	50.0	14.4	88.6	15.0	144.4	15.6	178.6	19.1	714.7	48.6	350.5	7.0
Aeropuertos y Servicios Auxiliares	7.4	2.2	15.6	2.6	25.2	2.7	51.0	3.5	113.0	3.3	259.5	5.0
Comisos y Puertos Federales de Ingresos y Servicios Conexos	7.9	2.3	15.3	2.6	25.7	2.8	55.2	3.0	105.4	4.0	308.2	6.0
Ferrocarriles Nacionales de México	117.3	33.7	109.0	20.7	200.9	29.3	452.7	31.0	1 242.6	35.7	2 270.0	43.7
FINC-Chihuahua al Pacífico, S.A. de C.V.*	6.1	1.7	8.9	1.5	14.6	1.6	24.1	1.9				
FINC-del Pacífico, S.A. de C.V.*	16.1	4.7	28.6	4.8	45.9	5.0	97.0	6.0				
FINC-Tenosta- Baja California, S.A. de C.V.*	4.8	1.2	5.5	1.0	9.5	1.0	16.4	1.1				
Organismos y Empresas Fuera de Presupuestos:	58.5	16.9	89.0	13.7	81.2	8.7	140.1	9.5	494.8	14.3	751.9	14.5

FUENTE: CUENTA DE LA HACIENDA PUBLICA FEDERAL 1983 - 1988

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO

\* A PARTIR DE 1987 SE RENOMBRON A FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

**SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 1983 - 1988**  
**PARTICIPACION PORCENTUAL EN RELACION AL PIB TOTAL DEL SECTOR PUBLICO**

Cuadro No.10

ENTIDAD	1983	1984	1985	1986	1987	1988
TOTAL DEL SECTOR:	2.0	2.1	2.0	1.9	1.9	1.4
GOBIERNO FEDERAL	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3
ORGANISMOS Y EMPRESAS DENTRO DE PRESUPUESTO:	1.2	1.2	1.2	1.3	1.2	0.9
ORGANISMOS Y EMPRESAS FUERA DE PRESUPUESTO:	0.3	0.3	0.2	0.2	0.3	0.2

FUENTE: ELABORADO EN BASE AL CUADRO NO. 9

### CAPITULO 3

## GASTO PUBLICO Y ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS EN LA ECONOMIA DE MEXICO 1989 - 1993.

### 3.1 La política de Comunicaciones y Transportes en el Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994.

Durante los últimos años la intervención del Estado en la creación de infraestructura de comunicaciones y transportes ha constituido una función de rectoría e impulso al desarrollo nacional.

De tal forma, que el Gobierno Federal a través del Sector Comunicaciones y Transportes participará en la modernización de la infraestructura que el país requiere; con el propósito de lograr una mejor integración y desarrollo regional; sin embargo, en vista de la magnitud que exige la modernización de las comunicaciones y los transportes, es necesario una mayor participación de la inversión privada, así como la contribución que puedan hacer los gobiernos estatales o municipales e inclusive con algunos grupos sociales.

De manera que la infraestructura de comunicaciones y transportes tiene vital importancia para asegurar el crecimiento sostenido de la economía, integración y desarrollo regional, promoción del empleo, impulso al comercio exterior, atención a las demandas sociales y fomentar el turismo; por lo que en este apartado se pretende describir y analizar la participación de los Organismos Descentralizados adscritos al Sector Comunicaciones y Transportes, para el periodo 1989 -1993, en las siguientes actividades:

#### **a).- Infraestructura Aeroportuaria:**

Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), Organismo Público Descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, cuyos objetivos institucionales son el

de administrar, operar, ampliar y modernizar la infraestructura aeroportuaria, así como proporcionar servicios complementarios y auxiliares a las operaciones aeronáuticas en las distintas terminales aéreas.

Además, Aeropuertos y Servicios Auxiliares impulsaría la inversión de los gobiernos estatales y de los particulares en la ampliación de terminales de pasajeros y en servicios conexos.

**b).- Infraestructura Carretera:**

Camino y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), tiene como objetivo modernizar, ampliar, conservar y mantener en óptimas condiciones la infraestructura básica del transporte carretero, a través de la oferta de carreteras y puentes de cuota de altas especificaciones que permita la expansión económica y productiva, así como el intercambio de bienes y servicios con mayor seguridad, reduciendo también el tiempo de los usuarios; en cuanto a los servicios conexos se encuentran el de gasolineras y pinturas asfálticas.

Asimismo, Camino y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos con estricto apego a la ley concesionará a particulares la construcción y operación de autopistas y puentes; de manera, que los titulares de las concesiones contarán con la seguridad jurídica que estas inversiones precisan por su monto y plazo de recuperación, en todos los casos; al término de las concesiones los bienes se revertirán en favor de la Nación.

Se alentará a los gobiernos estatales para que promuevan con inversión privada la construcción de carreteras de cuota locales, atendiendo a lo que la ley establece.

**c).- Infraestructura Ferroviaria:**

Ferrocarriles Nacionales de México (FERRONALES), en su papel estratégico dentro del sistema de integrar el transporte terrestre, cuyo objetivo primordial es enlazar las diferentes regiones y sectores de la actividad económica del país, a través de la transportación de diversos productos que requiere la población, así como de diversos insumos que también requiere la planta industrial

En este sentido, Ferrocarriles Nacionales de México buscará mejorar y ampliar sustancialmente los servicios de transporte tanto de pasajeros como de carga mediante el aprovechamiento de la infraestructura y el equipo existentes; asimismo, se buscarán fórmulas de financiamiento que permitan construir las vías indispensables en los tramos ferroviarios que faltan para comunicar adecuadamente los puertos, se concluirán las obras en proceso, principalmente las de electrificación de vías dobles y la señalización con sistemas modernos de control de trenes.

Asimismo, promover la inversión privada para aumentar la reconstrucción, fabricación y arrendamiento del equipo de tracción y arrastre, tanto en industriales nacionales como extranjeros.

**3.2 Gasto Público y los Programas de Estabilización Económica: PECE.**

Al inicio de la Administración 1989 - 1994 el Ejecutivo Federal considero impostergable dar continuidad al proceso de abatimiento acelerado de la inflación, así como asentar las bases para la recuperación gradual y sostenida del crecimiento económico, debido a que la actividad económica se encontraba estancada, en cierta forma como resultado de que los niveles de inversión no habían sido los adecuados; por otra parte, cabe señalar las dificultades al financiamiento externo, entre algunas otras causas

Sin embargo, a pesar de las circunstancias tanto internas como externas, sobre todo las provocadas por los cambios mundiales, la intervención del Estado tenía como propósito fundamental el dar continuidad y cumplimiento al mandato constitucional de fortalecer las áreas estratégicas y prioritarias; de tal forma que los Organismos y Empresas Públicas continuarían siendo uno de los principales instrumentos de que dispone el Estado para promover el desarrollo económico y social que el país requiere.

Por consiguiente, el gasto público desde el punto de vista de la Administración de referencia habría de administrarse y ejercerse con más eficacia, para ello el Sector Público debía jerarquizar con estricta selectividad las demandas de bienestar de una población en aumento, debido a la escasez de recursos presupuestales que obligaba a no derrocharlos en lo inútil; de manera que las erogaciones se realizarían en concordancia con los principios de austeridad, racionalidad y disciplina presupuestal.

La inversión pública estaría encaminada a aumentar la modernización económica, la cual sería más por su orientación que por su monto; sin embargo, ésta tendría que aumentar de manera importante en algunos renglones estratégicos y prioritarios en los cuales se había quedado rezagada; asimismo, se buscaría aumentar la participación de los sectores privado y social e inclusive de los estados o municipios en algunos proyectos de coinversión.

### **3.2.1 El Gasto Público y el Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico (PECE):**

Con el propósito de dar continuidad a lo establecido en el Pacto de Solidaridad Económica (PSE), al iniciar la Administración 1989 -1994 el Gobierno Federal y los distintos sectores de la sociedad obrero, campesino y empresarial suscribieron el Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico (PECE), y con ello reafirmar el compromiso de trabajar unidos por el interés nacional.

En relación a la participación del Gobierno Federal, esta consistiría en:

- ⇒ El Sector Público se abocaría de manera más decidida a atender las responsabilidades a su cargo, tales como: la infraestructura pública necesaria para apoyar la recuperación del crecimiento y atender a la población de más bajos ingresos en su esfuerzo por superar sus condiciones de extrema pobreza.
- ⇒ Se daría continuidad y cumplimiento al Programa de Desincorporación de Organismos y Empresas Públicas como parte de la reforma estructural emprendida por el Sector Público desde 1983.
- ⇒ Asimismo, el manejo y ejercicio de los recursos presupuestales se realizaría con estricto apego a la disciplina presupuestal establecida.

### **3.2.2 El Gasto Público y el Pacto para la Estabilidad, la Competitividad y el Empleo (PECE):**

Ante las circunstancias tanto internas como externas se hacía necesario fortalecer la estabilidad, la competitividad y el fomento al empleo, debido a que recientemente se había firmado el Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá, y la pérdida del dinamismo de la actividad económica mundial, hacían necesario intensificar y profundizar los esfuerzos concertados de estabilización y de cambio estructural.

A principios de octubre de 1993 y con vigencia al 31 de diciembre de 1994, los sectores firmantes del Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico (PECE), consideraron indispensable suscribir el Pacto para la Estabilidad, la Competitividad y el Empleo (PECE).

De manera que el Gobierno Federal se comprometía a:

⇒ Continuar elevando el ahorro público a través de la Desincorporación de Empresas Públicas, para crear espacios presupuestarios para apoyar en forma permanente el gasto social con volúmenes crecientes de recursos.

⇒ Así como utilizar los márgenes presupuestales para el ejercicio de 1994 generados del esfuerzo del ajuste de la disciplina presupuestal.

### **3.3 Comportamiento en la Estructura Financiera del Gasto Público:**

Este punto describe brevemente el comportamiento en la estructura financiera del gasto público, desde su clasificación económica: gasto corriente, de inversión, transferencias y otros; de los Organismos Descentralizados sujetos a control presupuestal directo adscritos al Sector Comunicaciones y Transportes, como se puede observar en los cuadros del 2 al 5; para tal efecto, los importes se consideraron en millones de nuevos pesos, debido al cambio de unidad monetaria instrumentada por el Gobierno Federal en 1993.

#### **3.3.1 Gasto Corriente:**

Este punto describe el comportamiento de cada uno de los capítulos que integran este tipo de gasto: servicios personales, materiales y suministros, servicios generales y pago de intereses; en relación al capítulo de transferencias se considerará por separado.

##### **1.- Servicios Personales:**

En Aeropuertos y Servicios Auxiliares, durante 1989 - 1993 este rubro y en relación al gasto corriente total ejercido representó el 40.0 %, 35.0 %, 41.1%, 42.1% y 38.3%, respectivamente. Para cubrir los sueldos, salarios y prestaciones diversas de 6.6, 6.8, 7.0, 6.8 y 6.7 miles de personas ocupadas por este



Organismo Público Descentralizado, tal situación se puede apreciar en el cuadro no. 1.

Respecto a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, este renglón alcanzó el 20.8%, 14.2%, 10.3%, 12.2% y 11.2%; respectivamente durante 1989 - 1993; a fin de cubrir los sueldos, salarios y prestaciones diversas de 5.0, 6.3, 5.5, 4.4 y 4.3 miles de personas ocupadas por este Organismo Público Descentralizado.

En relación a Ferrocarriles Nacionales de México durante el período de referencia, este rubro significó el 46.2%, 53.0% 51.0%, 60.1% y 51.6% respectivamente; dando cobertura a los sueldos, salarios y prestaciones diversas de 83.0, 95.3, 91.0, 60.3 y 47.1 miles de personas ocupadas por este Organismo Público.

Las variaciones registradas en este capítulo obedecieron fundamentalmente, entre algunas causas a:

- ⇒ A partir de 1989 se implantó la racionalización de estructuras administrativas en estos Organismos, lo cual tenía como propósito lograr una mejor integración entre estructuras, funciones y recursos presupuestales.
- ⇒ Asimismo, en 1990 el Gobierno Federal implementó el programa de reclasificación de puestos del personal de apoyo, así como la creación del Fondo de Ahorro Capitalizable (FONAC), entre otras prestaciones.
- ⇒ Por otra parte, en 1992 el Ejecutivo Federal para apoyar al trabajador operativo aumentó al 100% la despensa y la prima quinquenal; asimismo, en marzo de ese mismo año entró en vigor el Sistema de Ahorro para el Retiro (SAR); así como las liquidaciones por la aplicación del Programa de Retiro Voluntario.

## **2.- Materiales y Suministros:**

En relación a Aeropuertos y Servicios Auxiliares durante 1989 - 1993 este renglón y en relación al gasto corriente total ejercido representó el 6.5%, 6.7%, 5.1%, 4.5% y 4.0% respectivamente.

Respecto a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, durante el período citado alcanzó respectivamente el 8.6%, 3.7%, 3.2%, 4.3% y 3.7%.

En Ferrocarriles Nacionales de México este rubro durante 1989 - 1993 significó el 19.1%, 14.5%, 12.6%, 12.3% y 14.0% respectivamente.

Las variaciones registradas en este capítulo obedecen primordialmente al ahorro de materiales, al uso eficiente de inventarios y al menor consumo de combustible, entre otros; lo cual fue como resultado de las medidas de racionalidad, disciplina y eficiencia implementados por el Sector Público.

## **3.- Servicios Generales:**

Respecto a Aeropuertos y Servicios Auxiliares este renglón y en relación al gasto corriente total ejercido durante 1989 - 1993, alcanzó el 35.7%, 40.5%, 33.8%, 35.4% y 31.3% respectivamente.

En relación a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, este rubro significó durante el período de referencia respectivamente el 5.0%, 5.5%, 3.7%, 4.3% y 6.6%

En cuanto a Ferrocarriles Nacionales de México este renglón durante 1989 - 1993 representó el 8.2%, 6.6%, 7.6%, 6.0% y 5.8%, respectivamente.

Las variaciones registradas en este capítulo, obedecen primordialmente a los ajustes realizados en algunos precios y tarifas de los servicios públicos como energía eléctrica, teléfono y agua potable, etc; así como por el aumento en los costos de mantenimiento y conservación de instalaciones en general.

#### **4.- Pago de Intereses:**

En relación a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, este rubro y en relación al gasto corriente total ejercido durante 1989 - 1993 representó el 8.1%, 2.1%, 1.8%, 1.4% y 1.1%, respectivamente.

Respecto a Ferrocarriles Nacionales de México este renglón durante el período citado, respectivamente alcanzó el 5.6%, 3.6%, 4.0%, 4.2% y 3.4%.

Las variaciones registradas en este concepto obedecen principalmente, entre algunas otras causas a:

- ◆ Las renegociaciones emprendidas por el Gobierno Federal en materia de deuda pública externa ante nuestros principales acreedores internacionales, a partir de 1989.
- ◆ La estabilidad que muestran las tasas de interés internas y al desliz en el tipo cambiario.

### **3.3.2 Gasto de Inversión:**

En relación a Aeropuertos y Servicios Auxiliares el gasto de inversión y en relación al gasto total ejercido representó el 17.8%, 17.8 %, 20.0%, 18.0% y 26.4%, respectivamente en el período 1989 -1993.

Respecto a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, durante el período citado, este gasto alcanzó el 57.5%, 74.5%, 81.0% 77.8% y 77.4%, respectivamente.

Asimismo en Ferrocarriles Nacionales de México durante 1989 - 1993 este tipo de gasto significó respectivamente el 20.9%, 22.3%, 24.8%, 17.4% y 25.2%.

A pesar de las variaciones, no obstante estos Organismos continuaron dando cumplimiento a la ampliación, conservación y mantenimiento, tanto de la infraestructura aeroportuaria, como carretera y ferroviaria; a fin de integrar e impulsar la actividad económica y productiva en nuestro país.

### **3.3.3 Transferencias:**

#### **1.- Corrientes:**

Respecto a Aeropuertos y Servicios Auxiliares durante 1989 - 1993, no ejerció transferencias corrientes; sin embargo, cabe destacar que este Organismo generó ahorro corriente por 354.2 millones de nuevos pesos, 97.8 mnp., 127.2 mnp., 327.4 mnp. y 333.5 mnp; respectivamente, esto fue como resultado de los reajustes en las tarifas de los servicios que presta, lo cual permitió mejorar la captación en sus ingresos corrientes y estos a su vez, le permitieron cubrir su gasto corriente ejercido.

En relación a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, no ejerció transferencias corrientes; sin embargo, durante el período de referencia generó respectivamente un ahorro corriente por 473.6 mnp., 688.0 mnp., 853.8 mnp., 1 136.2 mnp., 1 358.5 mnp.; lo cual fue derivado de los reajustes en las tarifas de los servicios prestados y esto permitió sufragar las erogaciones corrientes ejercidas.

En cuanto a Ferrocarriles Nacionales de México durante 1989 - 1993 se ejercieron por concepto de transferencias corrientes los importes de 142.5 mnp., 75.0 mnp., 647.0 mnp., 1 013.4 mnp., y 932.0 mnp., respectivamente; sin embargo, en 1990 obtuvo un déficit corriente por 23.0 mnp., en relación a los demás años este Organismo generó ahorro corriente por 243.1 mnp., 736.5 mnp., 715.2 mnp. y 796.2 mnp; a pesar de los reajustes en las tarifas tanto en la transportación de carga en general como de personas, se continuaron otorgando por parte del Gobierno Federal este tipo de transferencias para sufragar sus gastos corrientes.

## **2.- De Inversión:**

Aeropuertos y Servicios Auxiliares durante 1989 - 1993 no ejerció transferencias de inversión; por lo tanto el déficit de inversión alcanzado fue de 44.3 mnp., 60.9 mnp., 117.3 mnp., 125.5 mnp. y 242.8 mnp, respectivamente; esto fue como resultado de la ampliación, conservación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria que integra el territorio nacional.

En relación a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos durante el período citado no ejerció transferencias de inversión; por lo tanto, el déficit de inversión alcanzado fue de 167.0 mnp., 545.3 mnp., 851.9 mnp., 983.0 mnp. y 981.8 mnp, respectivamente; esto fue generado por las obras de ampliación, conservación y mantenimiento de la red carretera y puentes de cuota.

En cuanto a Ferrocarriles Nacionales de México durante 1989 - 1993 se ejercieron este tipo de transferencias por 527.3 mnp., 802.3 mnp., 921.9 mnp., 1 019.2 mnp. y 1 446.7 mnp., respectivamente; sin embargo, el déficit de inversión alcanzado en 1989 y 1991 representó los importes de 19.7 mnp. y 120.2 mnp.; generados por el arrendamiento, adquisición y mantenimiento de locomotoras y carros de carga en general, entre otras causas; así como para los años faltantes este Organismo generó superávit de inversión por 84.3 mnp., 185.5 mnp. y 189.5 mnp.; de manera que el Gobierno Federal continuo otorgando este tipo de transferencias a este Organismo, para que continuará sus actividades de infraestructura ferroviaria.

Las variaciones registradas en el concepto de transferencias corrientes como de inversión fueron por:

- ◆ En el caso de Aeropuertos y Servicios Auxiliares y Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, el reajuste en las tarifas de los bienes y servicios que prestan, mejoraron la captación de ingresos corrientes y esto por lo tanto les permitió que sufragaran sus gastos corrientes, mientras que los déficit de inversión registrados por estos Organismos fueron como resultado de las ampliaciones, mantenimiento y conservación tanto de la infraestructura aeroportuaria como carretera, así como por la adquisición de equipo diverso.
- ◆ Respecto a Ferrocarriles Nacionales de México recibieron transferencias por parte del Gobierno Federal para sufragar tanto el gasto corriente como de inversión; sin embargo, esto tenía el propósito de hacer más eficiente la infraestructura ferroviaria con otros modos de transporte, además que este Organismo hiciera frente al pago de sus intereses como a la amortización de sus adeudos contraídos.

En relación a las economías generadas, hay que reiterar que estas se reintegran a la Tesorería de la Federación, para que a su vez, se reasignen los recursos presupuestales en otras áreas prioritarias; además, cabe señalar que estos Organismos dieron cumplimiento a sus actividades encomendadas hasta donde fue posible, viendo reflejada su participación en la conformación del Producto Interno Bruto generado por el Sector Público. (ver cuadro no. 6)

### **3.4 Participación en la Economía mediante:**

Durante 1989 - 1993 el Estado continuó dando atención a las áreas estratégicas y prioritarias, en este punto se hará mención de manera breve a las acciones más relevantes que el Sector Comunicaciones y Transportes realizó a través de sus Organismos adscritos presupuestalmente, en cuanto a la producción de bienes de dominio público y la generación de servicios en la economía de nuestro país.

#### **3.4.1 La Producción de Bienes de Dominio Público:**

##### **a) Infraestructura Aeroportuaria:**

Aeropuertos y Servicios Auxiliares durante 1989 implementó el programa de modernización de la infraestructura aeroportuaria, entre las acciones más destacadas se encuentran las realizadas en los aeropuertos de Cancún, Colima, Bahías de Huatulco y Puerto Vallarta, entre otros; así como la conclusión del aeropuerto del Bajío, Gto.

En relación a 1990 sobresale la terminación de la construcción de dos aeropuertos en Tijuana: asimismo concluyó la construcción de pistas de rodaje y plataformas en el aeropuerto de Tepic; Además con recursos propios se cubrió la adquisición de los terrenos en el aeropuerto de Toluca para el Sistema

Aeroportuario por otra parte; entre 1991 y 1992 Aeropuertos y Servicios Auxiliares concluyó las obras iniciadas de modernización en los aeropuertos de Zacatecas, La Paz y Agualeguas; respecto a 1993 siguió dando continuidad al programa de modernización de la infraestructura aeroportuaria iniciado en 1989, así como realizó diversas obras para mejorar las áreas saturadas en los aeropuertos de mayor tráfico, entre los que se encuentran Cancún, Guadalajara, Monterrey, Cd. de México y Tijuana.

#### **b) Infraestructura Carretera:**

En 1989 Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos implementó el programa de modernización de la infraestructura carretera, cuyo propósito era dar mayor impulso al desarrollo de las carreteras y puentes de cuota; en relación a 1990 entre sus principales acciones destacan las obras de ampliación realizadas en las carreteras de México - Toluca, Querétaro - Irapuato y Puebla - Orizaba; asimismo, en 1991 sobresalen las obras de construcción en los tramos de carretera Querétaro - Celaya - Irapuato, Puebla - Esperanza - Orizaba y Amacuzac - Taxco; así como en 1992 destaca la construcción de 40 kms. de carreteras de cuota de tres carriles que concluyen en la Cd. de México procedentes de Cuernavaca, Puebla y Querétaro.

Respecto a 1993 Caminos y Puentes Federales continuó impulsando el desarrollo de las carreteras de cuota, entre sus acciones más relevantes se encuentran las realizadas en las carreteras de Cuernavaca - Acapulco, Culiacán - Mazatlán, Torreón - Cuernavaca, Mérida - Cancún y Tecate - Mexicali; por otra parte, cabe señalar que desde 1989 y con la finalidad de ampliar y modernizar la infraestructura carretera de cuota se conjuntaron esfuerzos con el sector privado y con los Gobiernos de los Estados.



**c) Infraestructura Ferroviaria:**

Ferrocarriles Nacionales de México en 1989 implementó el programa de modernización en infraestructura ferroviaria, debido a la importancia y ventajas que este tipo de transporte representa en costo y capacidad, y con ello dar respuesta a la demanda nacional del traslado de mercancías diversas y personas por vía terrestre y operar en forma eficiente con otros medios de transporte.

Entre 1990 y 1991 las acciones más relevantes realizadas por Ferrocarriles Nacionales de México destacan la construcción de la vía doble electrificada México - Querétaro y la rectificación de vías en los tramos de México - Veracruz, Guadalajara - Monterrey y México - Lázaro Cárdenas; asimismo, para hacer más eficiente el servicio del transporte ferroviario se acordó con la Iniciativa privada el arrendamiento de 100 locomotoras nuevas, mismas que pasarían a formar parte del patrimonio de la entidad al finalizar el período pactado; en relación a 1992 Ferrocarriles Nacionales de México promovió la participación de la inversión privada en obras, tales como las realizadas en la terminal de carga en Torreón y las obras de las nuevas terminales en Guadalajara y Monterrey.

Durante 1993 Ferrocarriles Nacionales de México continuó impulsando el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, entre sus principales acciones destacan las realizadas en los tramos de México - Querétaro, México - Veracruz, etc.

**3.4.2 La Generación de Servicios:**

**a) Aeroportuarios:**

Aeropuertos y Servicios Auxiliares en 1989 continuó dando servicio de mantenimiento y conservación a la infraestructura aeroportuaria existente, entre sus principales acciones destacan los trabajos realizados en la ampliación del

aeropuerto internacional de la Cd. de México, así como en 1990 y 1991 Aeropuertos y Servicios Auxiliares continuó rehabilitando las pistas de rodaje, plataformas y edificios terminales en los principales aeropuertos que integran la red aeroportuaria del país;

En relación a 1992 continuó realizando trabajos de conservación y mantenimiento a la infraestructura aeroportuaria existente, así como hay que destacar el apoyo que recibió Aeropuertos y Servicios Auxiliares de la inversión privada sobre todo en la prestación de servicios complementarios; asimismo, en 1993 y gracias al apoyo otorgado por el sector privado, Aeropuertos y Servicios Auxiliares siguió dando mantenimiento y conservación a los aeropuertos que integran la red aeroportuaria del país.

**b) Carreteros:**

Durante 1989 - 1992 Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos continuó realizando trabajos de mantenimiento a la red carretera y puentes de cuota, entre sus principales acciones realizadas destacan la rehabilitación de 198 kms. en cinco carreteras y el inicio de las remodelaciones de los puentes internacionales de Matamoros, Reynosa, Laredo y Paso del Norte en Cd. Juárez, Chih.

Respecto a 1993 Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos continuó rehabilitando 225 kms. de la red carretera de cuota, entre las que se encuentran los tramos de Tijuana - Ensenada, México - Querétaro, Querétaro - Irapuato, La Pera - Cuautla, México - Puebla, Puebla - Córdoba y México Tizayuca; asimismo, se abocó a dar mantenimiento a los señalamientos tanto en carreteras como en casetas y puentes de cuota que integran la red carretera en territorio nacional.

**c) Ferroviarios:**

En 1989 Ferrocarriles Nacionales de México implementó el programa de regionalización y desconcentración de las operaciones, esto tenía como propósito promover la oferta y mejorar la calidad del servicio de transportación tanto de personas como de mercancías diversas; asimismo, continuó dando conservación y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria existente para atender el comercio exterior del país, mediante la transportación de bienes y productos que se introdujeron a través de las fronteras y puertos marítimos, de tal forma que durante este año se transportaron 3.2 miles de toneladas de carga en general y 5.4 miles de pasajeros; En este año y con el propósito de dar servicio a la industria automotriz, química, cementera, siderúrgica y petrolera se pusieron en servicio "El Granelero I" de Tampico - Tlalnepantla, "El Granelero II" de Tampico - Guadalajara, "El Arenero" de Jaltipan - Valle de México, Trenes Conasupo de Veracruz - Rubín y de Veracruz- Talnepantla y "Tren de Azúcar" de Veracruz - Pantaco, a fin de contribuir al abasto de productos que requiere tanto la población como la industria.

Respecto a las acciones más relevantes realizadas en Ferrocarriles Nacionales de México en 1990 destacan la rehabilitación de vías, equipo de arrastre, etc.; así como la transportación de 3.1 miles de toneladas de carga y 5.3 miles de pasajeros; en 1991 Ferrocarriles Nacionales de México estableció con la iniciativa privada el convenio de concretación de acciones para la modernización del Sistema Ferroviario Mexicano, lo cual tenía como propósito hacer más productivo el tráfico de mercancías, la articulación con otros modos de transporte, así como establecer nuevos servicios y aumentar la participación de inversiones privadas en equipo, así como transportó 3.0 miles de toneladas de carga en general y 4.7 miles de pasajeros; la disminución en el volumen de carga transportado con respecto a 1990 fue generado por la venta de empresas siderúrgicas paraestatales y por la mayor competencia del autotransporte federal derivado del

proceso de desregulación mientras que la transportación de pasajeros disminuyó por la cancelación de 143 servicios considerados como incosteables.

Respecto a 1992 este transporte apoyo al traslado de bienes procedentes de Nuevo Laredo y Cd. Juárez, así como continuaron operando los servicios El Vaquero cuyo tramo comprende Ojinaga - Chihuahua, El Regiomontano de México - Monterrey, El Jarocho de México - Veracruz y El Tapatio de México - Guadalajara; transportando durante 1992, 2.8 miles de toneladas de carga en general y 4.8 miles de pasajeros, en relación al servicio al servicio de pasajeros, se dió especial atención a los carriles de mayor demanda sobre todo en aquellas zonas incomunicadas donde no existe alternativa por vía carretera.

Durante 1993 Ferrocarriles Nacionales de México continuó dando mantenimiento y conservación a las locomotoras y equipo de carga en general, así como a la infraestructura ferroviaria existente, de tal forma que al concluir este año transportó 2.7 miles de toneladas de carga en general y 3.2 miles de pasajeros; asimismo, Ferrocarriles Nacionales de México contaba con 1.4 miles de locomotoras, 39.6 miles de carros de carga en general y .7 miles de carros de pasajeros para ofrecer y prestar el servicio ferroviario.

**PERSONAL OCUPADO EN ORGANISMOS  
DE CONTROL PRESUPUESTAL DIRECTO S.C.T. 1989 - 1993**

Cuadro No. 1

ENTIDAD	1989		1990		1991		1992		1993	
	MILES	%	MILES	%	MILES	%	MILES	%	MILES	%
TOTAL:	825.7	100.0	809.7	100.0	818.4	100.0	732.0	100.0	678.5	100.0
TRANSPORTE	94.0	11.4	108.4	12.7	103.5	12.0	71.5	9.0	58.1	8.6
ASA	6.6	0.8	6.8	0.8	7.0	0.8	6.8	0.9	6.7	1.0
CAPUR	5.0	0.6	6.3	0.7	5.5	0.7	4.4	0.6	4.3	0.6
TERMINALES	83.0	10.0	95.3	11.2	91.0	11.1	60.3	8.3	47.1	7.0

FUENTE: CUENTA DE LA HACIENDA PUBLICA FEDERAL 1989 - 1993

(ANEXO ESTADISTICO)

SENA. DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

**GASTO TOTAL EJERCIDO 1989 - 1993  
AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES**

(Millones de nuevos pesos)

Cuadro No. 2

CONCEPTO	1989		1990		1991		1992		1993	
	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%
<b>Gasto Total</b>	<b>240.2</b>	<b>100.0</b>	<b>342.1</b>	<b>100.0</b>	<b>500.3</b>	<b>100.0</b>	<b>715.1</b>	<b>100.0</b>	<b>931.2</b>	<b>100.0</b>
<b>Gasto corriente</b>	<b>203.9</b>	<b>85.2</b>	<b>281.2</b>	<b>82.3</b>	<b>471.0</b>	<b>94.2</b>	<b>506.1</b>	<b>70.8</b>	<b>664.9</b>	<b>71.4</b>
Servicios personales	99.2	40.9	119.0	34.8	241.7	48.3	301.2	42.1	354.5	38.1
Materiales y suministros	16.0	6.7	23.0	6.7	30.3	6.1	32.1	4.5	37.2	4.0
Servicios Generales	88.7	37.0	130.3	38.1	199.0	39.8	252.8	35.3	291.2	31.3
Pago de intereses										
Ahorro neto de transferencias	350.2		97.0		127.2		317.4		333.5	
Transferencias corrientes										
Ahorro corriente	350.2		97.0		127.2		317.4		333.5	
<b>Gasto de inversión</b>	<b>44.3</b>	<b>18.4</b>	<b>60.9</b>	<b>17.8</b>	<b>117.3</b>	<b>23.4</b>	<b>129.0</b>	<b>18.2</b>	<b>266.3</b>	<b>28.7</b>
Investición	44.3	18.4	60.9	17.8	117.3	23.4	129.0	18.2	266.3	28.7
Transferencia de inversión										
Déficit o excedente corriente de inversión	-44.3		-60.9		-117.3		-129.0		-266.3	
Déficit o excedente presupuestal	300.9		34.9		9.0		291.9		90.7	

FUENTE: COMENTA DE LA HACIENDA PUBLICA FEDERAL (1989 - 1993)

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

**GASTO TOTAL EJERCIDO 1989 - 1993**  
**CANINOS Y PUENTES FEDERALES DE INGRESOS Y SERVICIOS CONEXOS**

(Millones de nuevos pesos)

Cuadro No. 3

CONCEPTO	1989		1990		1991		1992		1993	
	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%
Gasto Total	290.5	100.0	732.4	100.0	1 052.0	100.0	1 263.4	100.0	1 268.4	100.0
Gasto corriente	123.5	42.5	187.1	25.5	308.1	29.2	200.4	15.8	206.6	16.3
Servicios personales	60.0	20.6	104.1	14.2	106.4	10.1	150.4	11.9	162.1	12.8
Mantenidos y suministros	24.9	8.6	27.0	3.7	33.0	3.1	54.0	4.3	66.4	5.2
Servicios Generales	14.3	5.0	60.3	8.2	30.8	2.9	53.0	4.2	83.7	6.6
Pago de Intereses	23.7	8.1	15.7	2.1	19.1	1.8	17.3	1.4	14.2	1.1
Estrucos	23.7	8.1	15.7	2.1	19.1	1.8	17.3	1.4	14.2	1.1
Ahorro antes de transferencias	473.0		688.0		853.0		1 136.2		1 358.5	
Transferencias corrientes										
Ahorro corriente	473.0		688.0		853.0		1 136.2		1 358.5	
Gasto de Inversión	167.0	57.5	545.3	74.5	852.7	81.0	983.0	77.8	981.8	77.4
Inversión	167.0	57.5	545.3	74.5	852.7	81.0	983.0	77.8	981.8	77.4
Transferencia de inversión										
Déficit o excedente cuenta de inversión	-167.0		-545.3		-852.7		-983.0		-981.8	
Déficit o excedente presupuestal	306.6		142.7		1.0		153.2		376.7	

FUENTE: CUENTA DE LA HACIENDA PUBLICA FEDERAL (1989 - 1993)

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

**GASTO TOTAL EJERCIDO 1989 - 1993**  
**FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO**

(Millones de nuevos pesos)

Cuadro No. 4

CONCEPTO	1989		1990		1991		1992		1993	
	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%
<b>Gasto Total</b>	<b>2 620.2</b>	<b>100.0</b>	<b>3 226.5</b>	<b>100.0</b>	<b>4 104.1</b>	<b>100.0</b>	<b>4 798.3</b>	<b>100.0</b>	<b>4 906.1</b>	<b>100.0</b>
<b>Gasto corriente</b>	<b>2 073.2</b>	<b>79.1</b>	<b>2 500.5</b>	<b>77.7</b>	<b>3 152.0</b>	<b>75.1</b>	<b>3 966.6</b>	<b>82.6</b>	<b>3 726.9</b>	<b>76.0</b>
<b>Servicios personales</b>	<b>1 210.4</b>	<b>46.2</b>	<b>1 709.7</b>	<b>53.0</b>	<b>2 135.8</b>	<b>51.0</b>	<b>2 007.1</b>	<b>60.1</b>	<b>2 372.0</b>	<b>51.6</b>
<b>Materiales y combustibles</b>	<b>501.5</b>	<b>19.1</b>	<b>466.9</b>	<b>14.5</b>	<b>530.3</b>	<b>12.6</b>	<b>509.4</b>	<b>12.3</b>	<b>607.0</b>	<b>14.0</b>
<b>Servicios Generales</b>	<b>215.0</b>	<b>8.2</b>	<b>313.7</b>	<b>9.6</b>	<b>318.3</b>	<b>7.6</b>	<b>287.5</b>	<b>6.0</b>	<b>290.9</b>	<b>5.8</b>
<b>Pago de intereses</b>	<b>146.3</b>	<b>5.6</b>	<b>118.2</b>	<b>3.6</b>	<b>167.6</b>	<b>4.0</b>	<b>106.6</b>	<b>4.3</b>	<b>166.4</b>	<b>3.4</b>
<b>Intereses</b>									<b>85.0</b>	<b>1.7</b>
<b>Extrínsecos</b>									<b>82.6</b>	<b>1.7</b>
<b>Ahorro antes de transferencias</b>	<b>100.6</b>	<b>-0.0</b>	<b>00.5</b>	<b>-0.0</b>	<b>00.5</b>	<b>-0.0</b>	<b>-200.2</b>	<b>-135.8</b>		
<b>Transferencias corrientes</b>	<b>142.5</b>	<b>5.0</b>	<b>647.0</b>	<b>20.0</b>	<b>1 013.6</b>	<b>24.0</b>	<b>913.6</b>	<b>19.0</b>	<b>932.0</b>	<b>19.0</b>
<b>Ahorro corriente</b>	<b>263.1</b>	<b>10.0</b>	<b>233.0</b>	<b>7.2</b>	<b>736.5</b>	<b>17.9</b>	<b>715.2</b>	<b>14.8</b>	<b>706.1</b>	<b>14.4</b>
<b>Gasto de inversión</b>	<b>547.0</b>	<b>20.9</b>	<b>718.0</b>	<b>22.3</b>	<b>1 042.1</b>	<b>24.0</b>	<b>833.7</b>	<b>17.4</b>	<b>1 257.2</b>	<b>25.2</b>
<b>Inversión</b>	<b>547.0</b>	<b>20.9</b>	<b>718.0</b>	<b>22.3</b>	<b>1 042.1</b>	<b>24.0</b>	<b>833.7</b>	<b>17.4</b>	<b>1 257.2</b>	<b>25.2</b>
<b>Transferencia de inversión</b>	<b>527.3</b>	<b>20.1</b>	<b>602.3</b>	<b>18.7</b>	<b>921.0</b>	<b>22.4</b>	<b>1 019.2</b>	<b>21.2</b>	<b>1 446.7</b>	<b>29.5</b>
<b>Déficit o superávit cuenta de inversión</b>	<b>-19.7</b>	<b>-0.7</b>	<b>84.3</b>	<b>2.6</b>	<b>-120.2</b>	<b>-2.9</b>	<b>185.5</b>	<b>3.9</b>	<b>100.5</b>	<b>2.0</b>
<b>Déficit o superávit presupuestal</b>	<b>223.6</b>	<b>8.5</b>	<b>41.3</b>	<b>1.3</b>	<b>494.1</b>	<b>11.0</b>	<b>900.7</b>	<b>18.8</b>	<b>965.7</b>	<b>19.7</b>

FUENTE: CUENTA DE LA NACIENDA PUBLICA FEDERAL (1989 - 1993)  
SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO



**GASTO TOTAL EJERCIDO 1989 - 1993**  
**SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

(Millones de nuevos pesos)

Cuadro No. 5

ENTIDAD	1989		1990		1991		1992		1993	
	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%	IMP.	%
Gasto Total Ejercido del Sector:	5 313.5	100.0	6 573.3	100.0	9 427.1	100.0	10 373.9	100.0	13 127.4	100.0
Gobierno Federal	1 431.8	27.0	1 805.9	27.5	2 059.7	20.3	2 603.9	25.0	3 066.0	31.9
Organismos y Empresas dentro de Presupuesto	3 158.9	59.5	4 301.0	65.4	5 835.2	61.9	6 776.0	65.3	7 165.7	50.3
Asignaciones y Servicios Auxiliares	248.2	4.7	342.1	5.2	588.3	6.2	715.1	6.9	931.2	7.7
Cuentas y Pagos Federales de Ingresos y Servicios Conexos	308.5	5.5	732.0	11.1	1 052.8	11.2	1 263.4	12.2	1 268.0	10.5
Ferrocarriles Nacionales de México	2 620.2	49.3	3 226.5	49.1	6 194.1	64.5	4 798.3	46.2	4 986.1	41.1
Organismos y Empresas fuera de Presupuesto	722.8	13.5	688.1	7.1	732.3	7.0	913.2	8.0	1 075.7	8.0

FUENTE: CUENTA DE LA HACIENDA PÚBLICA FEDERAL (1989 - 1993)  
SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

**SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 1989 - 1993**  
**PARTICIPACION PORCENTUAL EN RELACION AL PIB TOTAL DEL SECTOR PUBLICO**

Cuadro No. 6

ENTIDAD	1989	1990	1991	1992	1993
Total del Sector:	1.1	1.0	1.2	1.0	1.1
Gobierno Federal	0.3	0.3	0.4	0.3	0.3
Organismos dentro de Presupuesto:	0.7	0.6	0.7	0.6	0.7
Organismos y Empresas fuera de Presupuesto	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1

FUENTE: ELABORADO EN BASE A INFORMACION DEL CUADRO NO. 5

## CAPITULO 4

### ALCANCES, LIMITES Y EVALUACION EN:

#### 4.1 El Entorno Político - Económico

Este punto describe de manera breve algunas de las medidas instrumentadas por el Gobierno Federal, así como las causas tanto internas como externas más representativas, que influyeron en el desenvolvimiento de la economía en conjunto, pero en especial en materia de gasto público durante 1983 - 1993.

##### 4.1.1 Los Alcances

Hasta 1982 el Estado venía realizando actividades secundarias que no correspondían con los fines, planes o programas que tenía bajo su responsabilidad, lo cual generó que el número de entidades paraestatales creciera; sin embargo, esto en un momento determinado había sido como consecuencia del rescate de empresas en quiebra o que habían cumplido el fin para el cual habían sido creadas; por lo tanto esto condujo a que el Estado absorbiera tantas empresas como actividades que no correspondían estrictamente a las prioridades del desarrollo nacional que aunado a las adversidades económicas, en especial a la astringencia financiera por la cual atravesaba el Erario Federal, representando esto un problema considerable.

Al iniciar la Administración del período 1983 - 1988, se consideró necesario e impostergable llevar a cabo una reestructuración de la participación del Estado en la actividad económica, cuyo propósito fundamental era encaminar y consolidar la participación de este; en las áreas estratégicas y prioritarias en donde su presencia fuera necesaria.

De tal forma, que el Estado continuaría manteniendo su participación en aquellas áreas consideradas como estratégicas, que de acuerdo con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 28 párrafo cuarto

comprende: la acuñación de moneda y emisión de billetes por medio de un sólo banco, correos, telégrafos, comunicación vía satélite, petróleo y demás hidrocarburos, petroquímica, etc; siendo estas áreas de vital importancia para el desarrollo y soberanía nacional; por consiguiente, el Estado mantendría la propiedad y el control sobre las Empresas y Organismos que realizan actividades en estas materias.

Asimismo, el Estado continuaría participando en aquellas áreas consideradas como prioritarias, cuyas actividades por ser de amplio beneficio social requieren de una atención permanente; tal es el caso, de los servicios de salud, infraestructura, vivienda y educación, entre otros; en donde el Estado puede intervenir por sí mismo ó con el apoyo de los sectores privados y social.

Al iniciar 1983 y para dar cumplimiento con la estrategia de reordenación económica enmarcada en el Programa Inmediato de Reordenación Económica (PIRE), sobre todo en materia de gasto público se instrumentó el Programa de Desincorporación de Empresas y Organismos no estratégicos ni prioritarios, el cual consideraba tres criterios para reordenar la participación del Estado en la actividad económica:

1) Se sujetarían a liquidación o extinción aquéllas entidades cuyas actividades se duplican ó que habían alcanzado los propósitos para los cuales fueron creadas ó que no habían cumplido con sus fines u objetivos sociales, ó cuyo funcionamiento no era conveniente desde el punto de vista de la economía nacional o del interés público, considerando principalmente aquéllas que enfrentaban una difícil situación financiera o técnica ó aquéllas en donde ya no era viable seguir otorgando apoyos gubernamentales; debido a que estos quedarían sujetos tanto a una estricta selectividad como racionalidad y disciplina presupuestal.

2) La fusión de entidades se efectuaría cuando la relación existente entre sus actividades permitía unificar programas y objetivos, así como mejorar sus estructuras administrativas, simplificar sus procesos de producción, optimizar el

empleo tanto de sus recursos financieros, como humanos y materiales, para alcanzar una mejor eficiencia y productividad.

3) Se someterían a proceso de venta aquéllas Empresas u Organismos, en los que por no tener el carácter de estratégicos ni prioritarios, la presencia estatal no se justifica.

Para nuestro caso, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al iniciar 1983 contaba con las Empresas y Organismos sujetos a control presupuestal directo; Aeronaves de México, S.A., Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, S.A. de C.V., Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V. y Ferrocarril Sonora - Baja California, S.A. de C.V.; al respecto cabe señalar, que éstas tres últimas empresas se fusionaron a partir de 1987 con Ferrocarriles Nacionales de México, mientras que al finalizar 1988 se concluyó el proceso de venta de Aeronaves de México, S.A.; por lo tanto esto muestra que se fusionaba o vendía lo que no era estratégico o prioritario, dándose cumplimiento a los criterios de manejo y ejercicio del gasto público contemplados tanto en el Programa Inmediato de Reordenación Económica como en el Programa de Aliento y Crecimiento y Pacto de Solidaridad Económica.

Desde el inicio del sexenio 1989-1994, se propuso dar continuidad a lo realizado durante el sexenio pasado, en materia de reestructuración de la participación del Estado en la actividad económica, considerando:

En México, el Estado privatiza, fusiona o liquida empresas que no tienen un carácter estratégico para obtener recursos para los programas sociales.<sup>10</sup>

Así como en algunos casos la desincorporación obedecía a que en algunas Empresas u Organismos, los pasivos superaban por lo general a los activos; de manera que esto dificultaba el cumplimiento del Estado; asimismo, los recursos

---

<sup>10</sup> Salinas de Gortari, Carlos - Reformando al Estado, Rev. Nexos No. 148 México - Abril 1990, p. 31

públicos se destinaban en gran parte a la operación de éstas Empresas u Organismos, o en otros se subsidiaban los privilegios o peor aún la ineficiencia. Para nuestro caso, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes durante el lapso 1989 - 1993 continuó teniendo adscritos presupuestalmente a los Organismos: Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos y Ferrocarriles Nacionales de México; sin embargo, el manejo y ejercicio del gasto continuaron enmarcados por los criterios de racionalidad y disciplina presupuestal contemplados tanto en el Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico (PECE) como en el Pacto para la Estabilidad, la Competitividad y el Empleo (PECE).

#### **4.1.2 Los Límites**

Desde el inicio de ésta Administración, el Ejecutivo Federal anunció el compromiso de enfrentar la crisis con una visión transformadora, de manera que el Programa Inmediato de Reordenación Económica (PIRE), enmarcaba a la austeridad no como una reducción cuantitativa del gasto público sino como un proceso de mejoramiento cualitativo del manejo y asignación de los recursos presupuestales.

A pesar de las diversas medidas y acciones normativas para reforzar el ejercicio del gasto público, este se vió afectado durante 1984 por algunas causas externas, entre las que destacan el aumento de las tasas de interés internacionales provocando que los intereses y gastos de la deuda pública externa fueron superiores a los presupuestados; por otra parte, a principios de 1985 la caída en el precio internacional del petróleo, fuente importantísima tanto de los ingresos como egresos públicos, obligó a que el Gobierno Federal restringiera su política presupuestal para evitar financiar el gasto público con endeudamiento superior al autorizado, así como impulsó y fomentó la política de comercio exterior y con ello tratar de eliminar la petrodependencia; asimismo, entre algunas causas internas

ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA

se reajustaron los precios y las tarifas de los bienes y servicios generados por el Sector Público y se elevaron las tasas de interés internas para compensar la pérdida de los ingresos estimados por la captación de la venta de crudo.

Por otra parte, al iniciar 1986 y en medio de un entorno económico difícil, el gasto público continuó siendo un factor estratégico en el saneamiento de las finanzas públicas, ante el descenso en el precio internacional del petróleo, el creciente proteccionismo en los países industrializados que obstaculizaban la exportación de diversas mercancías, especialmente manufacturas; así como las altas tasas de interés externas generadas por la devaluación en el tipo de cambio, obligaban al Gobierno Federal a continuar reduciendo sus estructuras administrativas.

En relación a 1987 la política de gasto público continuó siendo austera, debido a la disciplina y control en su ejercicio; debido a los efectos colaterales de la inflación en algunas variables económicas como son: el tipo de cambio, las tasas de interés internas y externas, etc; sin embargo, a finales de ese mismo año se instrumenta el Pacto de Solidaridad Económica concertado por el Gobierno Federal con los sectores productivos del país, comprometiéndose a continuar reduciendo y racionalizando las estructuras administrativas no estratégicas ni prioritarias, a fin de sanear las finanzas públicas.

Al iniciar 1988 y para dar respuesta y continuidad al Pacto de Solidaridad Económica, el Gobierno Federal para mejorar sus finanzas públicas, en lo que respecta a los ingresos presupuestales procedió a ajustar los precios y tarifas de los bienes y servicios que genera el Sector Público y en cuanto a los egresos, el gasto público continuaría reduciendo las estructuras administrativas mediante la ejecución del programa de desincorporación de entidades paraestatales no estratégicas ni prioritarias; de tal manera que el ejercicio del gasto público continuaba enmarcado por la austeridad, racionalidad y disciplina presupuestal.

El Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico (PECE), firmado en diciembre de 1988 tenía el propósito de dar continuidad al iniciado a finales de 1987 el Pacto de Solidaridad Económica (PSE), durante este año la política de gasto público limitó su monto a la disponibilidad de recursos presupuestales

existentes, de manera que su asignación quedaba sujeta a los criterios de selectividad y eficiencia concediendo atención prioritaria al gasto social; asimismo, para seguir fortaleciendo las finanzas públicas se continuó con el proceso de desincorporación de entidades públicas no estratégicas ni prioritarias, y con la racionalización de estructuras administrativas en el Sector Público, ambos aspectos estuvieron inspirados por el principio básico de que la fuerza económica del Estado no radica en su tamaño, al respecto se puede destacar lo siguiente:

El exceso de Estado mostró imposible alcanzar mínimos de eficiencia en condiciones de crisis económica, los pasivos superaron los activos en muchas empresas públicas:

El Estado no cumplía porque no tenía recursos para atender todo lo que poseía y para responder a lo que, por ley, debía hacer, los recursos estaban ocupados, en una muy importante proporción, en la operación de empresas o peor aún, en algunos casos subsidiando ineficiencia.<sup>11</sup>

De manera que el Sector Público para atender adecuadamente sus actividades encomendadas incorporó otras fuentes de financiamiento entre los que destacan la participación de los sectores privado y social, así como de los gobiernos estatales y municipales.

En relación a 1990 y 1991 en materia de gasto público se continuó con la desincorporación de empresas no estratégicas ni prioritarias, así como con la racionalización de áreas administrativas, que junto con la participación del financiamiento privado y la disminución sustancial de la deuda pública externa y su servicio permitían reducir el gasto público; en cuanto a 1992 y 1993 el gasto público se continuó manejando a través de la racionalidad, austeridad y disciplina presupuestal.

---

<sup>11</sup> Salinas de Gortari Carlos - Reformando el Estado, Rev. Nexos No. 148 México - Abril 1990, p. 31



## **4.2 El Entorno Social:**

### **4.2.1 Los Alcances**

Como se menciona en páginas anteriores, a partir de 1983 el Estado continuó manteniendo su participación y control en aquellas áreas consideradas como estratégicas o prioritarias; al respecto, cabe señalar lo siguiente:

Para el caso de la empresa pública, su creación o en su caso, su vida dentro de la economía obedece a objetivos de política económica para ser empleadas como elemento redistribuidor del ingreso, proporcionar la infraestructura que el país requiere, generar fuentes de empleo y promover y fomentar el desarrollo.<sup>12</sup>

De manera que, a pesar de las circunstancias económicas tanto internas como externas padecidas por la economía nacional; El Sector Comunicaciones y Transportes a través de sus Empresas y Organismos adscritos presupuestalmente; continuaron realizando hasta donde fué posible sus actividades encomendadas, en este punto se hace referencia a los avances más representativos durante el período 1983 - 1993, en cuanto a:

#### **a) Infraestructura Aeroportuaria:**

Respecto a AEROMEXICO durante 1983 - 1988, tuvo como propósito impulsar y promover tanto la transportación de mercancías e insumos diversos dentro y fuera del país, así como la movilización de personas hacia las principales ciudades y centros turísticos, a través de sus 43 aeronaves utilizadas.

Por otra parte, y conjuntamente sobresale la participación de ASA, que a partir de 1983 se abocó a ampliar, mantener y conservar la infraestructura aeroportuaria del país, y con ello impulsar y agilizar la transportación tanto de personas a las

---

<sup>12</sup> Madrid, H. Miguel de la.- La regulación de la Empresa Pública en México, Rev. Com. Exterior vol. 30, No. 3, México - Marzo 1980 p. 216.

principales ciudades y centros turísticos como de mercancías e insumos diversos producidos interna o externamente; asimismo, cabe destacar que al concluir 1988 la infraestructura aeroportuaria en el territorio nacional, estaba conformada por 42 aeropuertos nacionales y 36 internacionales; es decir, un 5.0% y 12.5%, respectivamente de más en relación a 1983.

ASA durante 1989 - 1993 se abocó a ampliar, conservar y mantener este tipo de infraestructura, de manera que al concluir 1989 estaba integrada por 44 aeropuertos nacionales y 38 internacionales, mientras que al finalizar 1993 quedó conformada por 35 aeropuertos nacionales y 48 internacionales.

Por otra parte, hay que destacar la participación de este Organismo, en cuanto a lo alcanzado en materia de infraestructura aeroportuaria, para apoyar a las líneas aéreas tanto nacionales como extranjeras, y con ello impulsar tanto al comercio interno como externo, a través de la transportación de mercancías e insumos diversos; asimismo, en la movilización de personas hacia las principales ciudades y centros turísticos que integran el territorio nacional.

#### **b) Infraestructura Carretera:**

CAPUFE durante 1983 - 1988 se propuso ampliar, mantener y conservar la red carretera y puentes de cuota, de tal manera que al concluir 1988 ésta alcanzó una longitud de 1.4 miles de kms., mientras que al finalizar 1988 se contaba con 1.5 miles de kms., lo cual representó un incremento del 7.1% de más.

Por otra parte, CAPUFE tuvo como propósito coadyuvar a una mejor integración entre los distintos centros productivos y de consumo en relación a la transportación por vía terrestre de mercancías e insumos diversos, y de esta manera promover tanto el comercio interno como externo; asimismo, también sobresale la movilización de personas a los principales ciudades y centros turísticos que integran el país.

CAPUFE durante 1989 - 1993 se abocó a ampliar, conservar y mantener la infraestructura carretera y puentes de cuota; en este sentido al finalizar 1989 ésta alcanzó una longitud de 1.6 miles de kms., mientras que al concluir 1993 ésta fue de 1.7 miles de kms., lo cual representó un incremento de un 6.3 % de más en relación a 1989. Así como hay que destacar la vital importancia que tiene la red carretera de cuota en cuanto a la transportación de mercancías e insumos diversos como en el traslado de personas por vía terrestre hacia las principales ciudades y centros turísticos que conforman el territorio nacional.

**c) Infraestructura Ferroviaria:**

FERRONALES conjuntamente con F.C. CHIHUAHUA, F.C. DEL PACIFICO y F.C. SONORA; a partir de 1983 se abocaron a ampliar, mantener y conservar la infraestructura ferroviaria, de manera que al concluir este año, ésta alcanzó una longitud de 25.8 miles de kms., mientras que al finalizar 1986 la longitud fué de 26.2 miles de kms.; es decir, un 1.5% de más en relación a 1983.

Sin embargo, las tres empresas ferroviarias se fusionaron a Ferronales a partir de 1987, esto tenía como finalidad mejorar los niveles de operación y optimización tanto de los recursos humanos, como financieros y materiales; de manera que al concluir 1988 la longitud ferroviaria alcanzó 26.4 miles de kms., siendo superior en un 0.4 % en relación a 1987.

Por último hay que resaltar el papel que realizaron tanto FERRONALES como las empresas ferroviarias, en cuanto a promover e impulsar la transportación de mercancías e insumos diversos, así como la movilización de usuarios por este medio de transporte; y con ello contribuir a la actividad productiva y económica del país; asimismo, promover la integración de comunidades que por sus condiciones geográficas, este era el único medio de transporte que podían utilizar, además las tarifas en comparación con las del transporte aéreo y carretero eran relativamente reducidas.

FERRONALES durante 1989 - 1993 se abocó a ampliar, conservar y mantener la infraestructura ferroviaria; de manera que al concluir 1989 ésta alcanzó una longitud de 26.4 miles de kms., mientras que al concluir 1993 ésta fue de 26.5 miles de kms., comparando ésta longitud en relación a 1989 representó un incremento del 0.4%.

Asimismo, hay que destacar la participación de FERRONALES en cuanto al apoyo e impulso de la transportación de personas hacia las principales ciudades, así como a la movilización por este medio de transporte de mercancías e insumos diversos producidos tanto en el interior como los procedentes del exterior; además como durante este período FERRONALES promovió la integración de este modo de transporte con otros medios.

#### **4.2.2 Los Límites**

Este punto describe algunas de las causas que contribuyeron a limitar las actividades encomendadas a éstas Empresas y Organismos de referencia durante 1983 - 1993.

**AEROMEXICO** durante 1983 - 1988, entre algunos factores que contribuyeron a limitar las actividades de ésta empresa se encuentran:

Las condiciones económicas internas del país, las cuales repercutían en las salidas de usuarios principalmente hacia el exterior, así como los diversos aumentos salariales otorgados durante estos años al personal; ya que en los presupuestos originales no se contemplaban, que aunado a las demoras en las adquisiciones de aeronaves, partes y refacciones debido a la paridad del peso frente al dólar; asimismo, los incrementos en el precio de la turbosina, entre otras causas.

Además si consideramos los niveles de competencia que ésta empresa aérea enfrentó con otras empresas, en cuanto a precio, calidad y servicio, frecuencias de vuelo, equipos de vuelo utilizados, etc; Todo ello de alguna manera contribuyo

a que en abril de 1988 ésta empresa fuera declarada en quiebra y por lo tanto que a finales de ese mismo año concluyera su venta. Por otra parte, el personal que laboraba en ella fué liquidado, ésto en alguna forma contribuyo a incrementar el desempleo.

ASA durante 1983 - 1988, entre algunas causas que limitaron su actividad fueron: Durante 1983 - 1986 este Organismo vió afectados sus ingresos por el concepto de derecho y uso de aeropuerto y suministro de combustible, debido a la disminución de las operaciones en las líneas aéreas; así como al incumplimiento de los contratistas en los trabajos de ampliación o remodelación de obras originalmente establecidas.

Asimismo, durante 1983 - 1988 la demora y especulación en los materiales de consumo y servicios otorgados por cuenta de terceros, como resultado de los aumentos en los precios generados por el proceso inflacionario.

CAPUFE durante 1983 - 1993, entre las principales causas que limitan su actividad destaca el rezago de sus tarifas en los bienes y servicios que otorga; pero principalmente en los años de 1983 y 1984 debido a que tanto transportistas como usuarios preferían utilizar las carreteras federales en vez de las de cuota; sin embargo, a partir de 1985 - 1993 este Organismo mejora sus niveles de ingresos debido al reajuste en las tarifas de los bienes y servicios que presta, ofreciendo tanto carreteras como puentes de cuota que proporcionan tanto al transportista como usuario seguridad y disminución en el tiempo de recorrido.

FERRONALES 1983 - 1993 principalmente destacan los pagos por intereses como amortizaciones que tenía que hacer este Organismo, debido a los adeudos contraídos tanto interna como externamente.

Por otra parte, en 1984 la transportación de usuarios se vió afectada por la falta de coches en buen estado, así como por la adquisición de locomotoras, refacciones y partes como resultado de la paridad cambiaria; asimismo, en 1987

la fusión de las tres empresas ferroviarias con este Organismo, contribuyeron a lesionar aún más su estructura financiera.

En 1990 la mayor competencia del autotransporte federal derivado del proceso de desregulación; asimismo, por la disminución en la transportación de pasajeros como resultado de la cancelación de 143 servicios considerados como incosteables. Durante 1992 y 1993 reduce su personal debido a la reestructuración de sus áreas administrativas y al programa de retiro voluntario.

En cuanto a F.C. CHIHUAHUA, durante 1983 - 1986 entre algunas causas se encuentran:

La existencia de pasivos con deudores que habían financiado las inversiones, dando como resultado fuertes intereses debido a la paridad cambiaria y por consiguiente reduciendo el gasto de inversión física, que aunado a las adversidades climatológicas, que retrasaban las obras tanto de ampliación, como de conservación y mantenimiento.

Además, por los proveedores que sólo abastecían parte de los pedidos, en virtud de que especulaban con el precio de los materiales; por otra parte, la disminución en servicio de carga como resultado de la disminución en la producción de la industria donde operaba ésta empresa ferroviaria, así como por el aumento en los precios del combustible, refacciones y partes para locomotora.

Respecto a F. C. DEL PACIFICO durante 1983 - 1986, ésta empresa se vio afectada por los incrementos en los precios de los materiales, combustibles, partes y refacciones para locomotoras, entre otras causas; como resultado del proceso inflacionario y por lo tanto repercutiendo en las adquisiciones necesarias para llevar a cabo los servicios de carga y transportación encomendadas a ésta empresa ferroviaria; además si consideramos también los pagos de intereses como las amortizaciones que se tenían que cubrir tanto interna como externamente.

Por otra parte, F.C.SONORA durante 1983 - 1986 se puede señalar entre algunas otras causas que limitaron su actividad obedecieron principalmente a:

La disminución en el servicio de carga debido a la disminución en los niveles de producción de la industria donde operaba ésta empresa ferroviaria; además si consideramos los aumentos en los combustibles, partes y refacciones para locomotoras, etc; como resultado del proceso inflacionario, así como los pagos de intereses y amortización que tenía que cubrir tanto interna como externamente, de alguna manera todo ello limitó el accionar de ésta empresa ferroviaria durante el período de referencia.

### **4.3. Evaluación**

En este punto se realiza una evaluación de ingreso-gasto, acerca de las Empresas y Organismos adscritos presupuestalmente a ésta Secretaría.

#### **4.3.1 Ingreso - Gasto 1983 - 1988:**

Respecto a AEROMEXICO los ingresos generados por ésta empresa aérea fueron insuficientes para cubrir las erogaciones totales ejercidos, claro sin contar las transferencias tanto corrientes como de inversión otorgados por el Gobierno Federal.

De manera que durante 1983 y 1987 las transferencias corrientes, le permitieron cubrir el pago de intereses tanto internos como externos por los importes de 1.3 y 4.3 mmp. respectivamente; en cuanto al remanente esto se destinaba a cubrir los faltantes en los capítulos de servicios personales, materiales y suministros, etc.

En cuanto a las transferencias de inversión ésta empresa aérea durante 1983 - 1987, para inversión física ejerció la mayoría de los recursos presupuestales destinados a este capítulo, sólo en 1987 no ejerció 5.4 mmp.; por otra parte, de estas transferencias para el rubro de amortización tanto interna como externa representaron durante 1983, 1984 y 1985 el 4.1%, 3.5% y 2.9% respectivamente.

estas transferencias para el rubro de amortización tanto interna como externa representaron durante 1983, 1984 y 1985 el 4.1%, 3.5% y 2.9% respectivamente. De manera que como se indico al principio los ingresos generados fueron insuficientes, por lo tanto el Gobierno Federal asignaba tanto transferencias corrientes como de inversión; a fin de que ésta empresa aérea pudiera solventar, sus diversos requerimientos de operación e inversión física; así como también que cubriera sus adeudos contraídos tanto interna como externamente, tal situación se puede observar en el cuadro no. 1.

ASA durante los años de 1983, 1984 y 1985, sus ingresos generados no fueron los suficientes; entre algunas otras causas esto se debió a la disminución por el concepto de derecho y uso de aeropuerto y suministro de combustible, de manera que el Gobierno Federal le asigno a este Organismo Transferencias de inversión en el capítulo de inversión física por 0.6 mmp, 2.4 y 2.6 mmp; a fin de que esto le permitiera continuar con las obras de ampliación, conservación y mantenimiento en la infraestructura aeroportuaria a su cargo.

Sin embargo, a partir de 1986 - 1988 los Ingresos captados por este Organismo, le permitieron cubrir sus erogaciones tanto de gasto corriente como de inversión, ver cuadro no. 1

En relación a CAPUFE durante 1983 y 1984 sus Ingresos generados fueron insuficientes para cubrir sus erogaciones totales, de manera que el Gobierno Federal para apoyar a este Organismo canalizo transferencias corrientes por 4.0 mmp y 7.6 mmp, lo cual tenía la finalidad de que cubriera el pago de intereses externos por 2.7 y 4.2 mmp. respectivamente, en cuanto al resto se desagregó para cubrir los capítulos que conforman el gasto corriente.

Respecto a las transferencias de inversión durante 1983 y 1984, este Organismo ejerció la mayoría de los recursos presupuestales para el rubro de inversión física, no así para 1984 que sólo ejerció 4.8 mmp. del total asignado; por otra parte para el concepto de amortización externa representó de estas transferencias el 41.6% y 9.0% respectivamente.



Sin embargo de 1985 - 1988 los ingresos generados por este Organismo, le permitieron cubrir tanto sus erogaciones corrientes como de inversión, tal y como se puede observar en el cuadro no. 1.

FERRONALES durante 1983 - 1988, sus ingresos generados estuvieron por debajo de sus erogaciones totales ejercidas; de manera que este Organismo para que se pudiera continuar operando y hacer frente al pago de intereses tanto Internos como externos recibió transferencias corrientes por parte del Gobierno Federal por 43.7 mmp., 13.8 mmp., 37.0 mmp., 50.8 mmp., 164.3 y 99.6 mmp. respectivamente.

En cuanto a las transferencias de inversión, este Organismo durante el período de referencia canalizo para el capítulo de inversión física 9.1 mmp., 19.2 mmp., 22.1 mmp., 46.5 mmp., 149.6 y 226.9 mmp. respectivamente; así como para el concepto de amortización tanto interna como externa destino 8.2 mmp., 17.8 mmp., 14.6 mmp., 35.9 mmp., 143.1 y 215.5 mmp., este último se incrementó a partir de 1987 cuando las tres empresas ferroviarias se fusionan a este Organismo, ver cuadro no. 2.

La empresa F.C. CHIHUAHUA durante 1983 - 1986 recibió del Gobierno Federal transferencias corrientes, a fin de que ésta empresa ferroviaria pudiera cubrir el pago de intereses tanto internos como externos por 1.6 mmp., 2.3 mmp., 3.3 y 7.8 mmp., así como también los demás capítulos que integran el gasto corriente.

Asimismo, para que ésta empresa ferroviaria diera cobertura a sus actividades diversas de infraestructura ferroviaria se le canalizaron transferencias de inversión; sin embargo para el capítulo de inversión física durante 1983 y 1984 no ejerció 0.1 y 0.2 mmp., mientras que durante 1985 y 1986 los recursos presupuestales asignados para este capítulo se ejercieron en su totalidad, además para el rubro de amortización tanto interna como externa se canalizaron 1.3 mmp., 0.6 mmp., 0.7 y 3.4 mmp., respectivamente; tal situación se puede apreciar en el cuadro no. 2

F.C. DEL PACIFICO durante 1983 - 1986, los ingresos generados por ésta empresa ferroviaria fueron insuficientes para cubrir sus erogaciones tanto corrientes como de inversión; ante esta situación el Gobierno Federal asigno transferencias corrientes para que ésta empresa ferroviaria pudiera cubrir el pago de intereses tanto internos como externos por 1.1 mmp., 4.5 mmp., 8.9 y 24.0 mmp., así como cubrir sus requerimientos de operación durante este período.

Por otra parte, a fin de de que ésta empresa ferroviaria diera cumplimiento a sus actividades de infraestructura ferroviaria, se le asignaron transferencias de inversión; destinando de estas para inversión física los importes de 0.6 mmp., 4.4 mmp., 4.3 y 4.1 mmp., mientras que para el concepto de amortización tanto interna como externa se canalizaron 0.5 mmp., 1.6 mmp., 1.0 y 20.0 mmp., respectivamente; tal y como se puede apreciar en el cuadro no. 3.

En cuanto a la empresa ferroviaria F.C. SONORA, durante 1983 - 1986 sus ingresos generados fueron ineficientes; a fin de que ésta empresa hiciera frente al pago de intereses tanto internos como externos por 1.7 mmp., 2.1 y 4.0 mmp., respectivamente; así como cubrir sus diversos requerimientos del gasto corriente; el Gobierno Federal le asignó transferencias corrientes.

Así como transferencias de inversión, de las cuales destino para inversión física 0.4 mmp., 0.7 mmp., 1.9 y 3.1 mmp.; mientras que para el rubro de amortización tanto interna como externa destino 0.3 mmp., 0.5 mmp., 1.4 y 2.6 mmp., respectivamente; ver cuadro no. 3.

#### **4.3.2 Ingreso - Gasto 1989 - 1993**

Durante este período tanto ASA como CAPUFE, sus ingresos generados les permitieron cubrir sus requerimientos tanto corrientes como de inversión; y con ello continuaran dando cobertura a sus actividades en materia de infraestructura aeroportuaria y carretera, situación que se puede observar en el cuadro no. 4.

En cuanto a FERRONALES, los ingresos generados por este Organismo fueron insuficientes para cubrir los requerimientos tanto de gasto corriente como de inversión; en este sentido las transferencias corrientes asignadas por el Gobierno Federal tuvieron como finalidad que este Organismo cubriera el concepto por pago de intereses internos y externos por 146.3 mnp., 118.2 mnp., 167.6 mnp., 200.6 y 168.4 mnp. respectivamente; en cuanto al remanente este se desagregaba para cubrir sus diversos requerimientos de gasto corriente.

En relación a las transferencias de inversión, para el renglón de inversión física este Organismo asigno 304.6 mnp., 465.2 mnp., 744.6 mnp., 677.3 y 1 116.6 mnp., respectivamente, durante el periodo de referencia; mientras que para el rubro de amortización tanto interna como externa destino 222.7 mnp., 337.1 mnp., 177.3 mnp, 341.9 y 330.1 mnp.; situación que se puede observar en el cuadro no. 4.

Analizando el comportamiento de la relación ingreso - gasto durante 1983 - 1993 de éstas Empresas y Organismos, cabe señalar lo siguiente:

a) En cuanto a los ingresos generados totales, habría que considerar las variaciones entre un año a otro, debido a los cambios o diferencias por:

Las tarifas en los bienes y servicios producidos, por ejemplo en el caso de AEROMEXICO, FERRONALES, F.C. CHIHUAHUA, F.C. PACIFICO y F.C. SONORA; además por los niveles de competencia entre los distintos modos de transporte, generando que se cancelaran algunas rutas o en su caso se iniciaran otras nuevas.

Así como los financiamientos tanto internos como externos que recibieron éstas Empresas y Organismos, que al incrementarse las tasas de interés y amortización tanto internas como externas, lesionaban su estructura financiera, y por lo tanto se distraían recursos presupuestales.

En relación a los gastos totales ejercidos habría que considerar lo siguiente.

a) La variación en los niveles de los precios que afectan a partidas presupuestales tales como: servicios personales, materiales y suministros, etc.

A pesar de que a partir de 1983 en materia de gasto público, se habla enfatizado en la racionalidad, austeridad y disciplina presupuestal; el gasto corriente (operación) muestra un comportamiento creciente, en relación al gasto de inversión, a pesar de las transferencias que el Gobierno Federal canalizaba; tal es el caso de AEROMEXICO, FERRONALES, F.C. CHIHUAHUA, F.C. DEL PACIFICO y F. C. SONORA.

Además, si consideramos las reducciones que se llegan a realizar en el gasto de inversión para cubrir algunos requerimientos del gasto corriente (operación), ello implica desatender las actividades productivas.

#### **4.4 Consideraciones Finales**

Durante 1983 - 1988 el Gobierno Federal continuo otorgando transferencias tanto corrientes como de inversión, a las Empresas y Organismos adscritos presupuestalmente a ésta Secretaría; esto tenía el propósito de que continuaran dando cobertura a sus actividades de operación como de ampliación, conservación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, carretera y ferroviaria.

En este sentido y en relación a las empresas AEROMEXICO, F.C. CHIHUAHUA, F.C. DEL PACIFICO y F.C. SONORA, a pesar de las crecientes transferencias tanto corrientes como de inversión; éstas se vieron afectadas principalmente por el excesivo gasto corriente que tenían que cubrir sobre todo en los capítulos de servicios personales y pago de intereses, tanto internos como externos, siendo estos últimos los que más repercutieron debido a las fluctuaciones del tipo de cambio, y en las tasas de interés como resultado del proceso inflacionario experimentado por la economía en conjunto hasta finales de 1987.

En cuanto a FERRONALES hasta 1986 ya venía arrastrando problemas de carácter financiero; sin embargo su problema fue mayor cuando absorbe a partir de 1987 a éstas tres empresas ferroviarias, debido a que aumentan sus pasivos tanto internos como externos.

Por otra parte, ASA y CAPUFE a partir de 1986 y 1985 respectivamente; lograron incrementar sus ingresos de tal forma que les permitió a estos Organismos a no depender de las transferencias del Gobierno Federal; ya que sus ingresos generados les permitieron cubrir sus requerimientos, tanto de gasto corriente como de inversión y de esta manera dar cobertura a sus actividades tanto de operación como de ampliación, conservación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria y carretera; sin omitir que las economías generadas por estos Organismos se reintegraron a la Tesorería de la Federación para que a su vez ésta reasigne los recursos presupuestales en otras actividades.

En relación al período 1989 - 1993, ASA y CAPUFE continuaron cubriendo sus requerimientos tanto de gasto corriente como de inversión; sin embargo, en cuanto a FERRONALES este Organismo continuo absorbiendo transferencias tanto corrientes como de inversión, debido al excesivo gasto corriente además de sus adeudos principalmente externos; ambos han limitado de manera directa e indirecta sus actividades tanto de ampliación, conservación y mantenimiento en materia de infraestructura ferroviaria, así como a los diversos servicios que presta; desde mi punto de vista este Organismo debería de establecer una adecuada renegociación de sus adeudos; asimismo, como programar y presupuestar sus actividades de acuerdo a la disponibilidad de recursos presupuestales y a las necesidades del país, a fin de que las transferencias de inversión principalmente se canalicen en su totalidad al rubro de inversión física, lo cual permitiría a este Organismo ampliar y mejorar sus capacidad instalada y a la vez esto se traduciría en la mejora de sus ingresos por los bienes y servicios que presta.

Por último, los programas de estabilización económica instrumentadas y sobre todo las medidas de gasto público durante 1983 - 1993 no repercutieron en la estructura financiera del gasto público ejercido por estas Empresas y Organismos; ya que como se pudo apreciar el gasto corriente (operación) mostró niveles superiores en relación al gasto de inversión física; sin embargo, este renglón si se vió afectado por la disciplina presupuestal iniciada en 1983; el cual estableció no iniciar nuevas obras sino más bien concluir las que ya estaban en proceso o iniciar las que tuvieron carácter prioritario; reflejándose esto en los alcances de infraestructura aeroportuaria, carretera y ferroviaria.

**INGRESOS - GASTOS TOTALES 1983 - 1988**  
**DE LAS EMPRESAS Y ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS**  
**SUJETOS A CONTROL PRESUPUESTAL DIRECTO S.C.T.**  
(Miles de millones de pesos)

Cuadro No. 1

ENTIDAD	1983	%	1984	%	1985	%	1986	%	1987	%	1988	%
<b>AERONEXICO</b>												
INGRESOS TOTALES	51.0	100.0	80.6	100.0	105.7	100.0	291.6	100.0	786.4	100.0	376.0	100.0
RENTA DE BIENES Y SERV.	41.5	80.7	72.7	82.0	122.1	83.0	252.6	86.6	666.7	85.0	366.0	96.2
INGRESOS DIVERSOS	3.7	7.2	6.7	5.3	7.1	6.9	6.0	2.0	26.1	2.0	6.6	1.8
PLANA DEL GOB. FED.	6.2	12.1	11.2	12.7	16.0	11.2	33.0	11.4	97.0	12.4		
PLANA COBERTIVEL	2.5	4.9							95.6	12.1		
PLANA DE INVERSION	3.7	7.2	11.2	12.7	16.0	11.2	33.0	11.4	2.0	0.3		
PARA DIV. RECA.	1.6	3.1	0.1	0.2	12.2	0.3	33.0	11.4	2.0	0.3		
PARA AMORTIZACION	2.1	4.1	3.1	3.5	4.2	2.9						
OTROA	0.8	1.0	0.1	0.1	0.5	0.3						
EXTERNA	1.3	2.5	3.0	3.4	3.7	2.0						
GASTO TOTAL	50.0	100.0	80.6	100.0	106.4	100.0	278.6	100.0	714.7	100.0	359.5	100.0
GASTO COBERTIVO	49.1	98.5	75.2	86.9	124.8	86.3	251.0	90.1	682.9	95.0	352.0	98.0
GASTO DIVERSO	1.0	3.5	13.0	15.1	19.0	13.7	27.6	9.9	31.0	4.0	7.5	2.0
<b>ASA</b>												
INGRESOS TOTALES	6.6	100.0	21.0	100.0	28.1	100.0	63.5	100.0	100.0	100.0	326.7	100.0
RENTA DE BIENES Y SERV.	6.0	89.0	13.0	62.0	18.1	64.0	43.0	68.0	100.0	68.1	231.8	71.0
INGRESOS DIVERSOS	2.0	23.2	5.0	26.7	7.0	26.3	19.7	31.0	51.0	31.9	92.9	28.0
PLANA DEL GOB. FED.	0.0	7.0	2.0	11.3	2.0	9.3						
PLANA COBERTIVEL												
PLANA DE INVERSION	0.0	7.0	2.0	11.3	2.0	9.3						
PARA DIV. RECA.	0.0	7.0	2.0	11.3	2.0	9.3						
GASTO TOTAL	7.6	100.0	15.6	100.0	25.2	100.0	51.0	100.0	113.0	100.0	259.5	100.0
GASTO COBERTIVO	6.5	85.5	12.0	82.0	19.6	77.8	29.2	76.0	79.2	70.1	155.8	60.0
GASTO DIVERSO	1.1	16.5	2.0	10.0	5.6	22.2	11.0	23.1	33.0	29.9	103.7	40.0
<b>CAPIFE</b>												
INGRESOS TOTALES	14.0	100.0	26.0	100.0	43.0	100.0	66.0	100.0	199.1	100.0	318.9	100.0
RENTA DE BIENES Y SERV.	1.4	9.0	0.1	15.3	37.2	86.5	47.5	76.2	156.5	78.6	273.0	85.6
INGRESOS DIVERSOS	1.5	10.1	1.0	5.2	5.0	13.5	16.5	25.0	42.6	21.4	45.9	14.0
PLANA DEL GOB. FED.	12.0	80.5	21.3	79.5								
PLANA COBERTIVEL	4.0	26.0	7.0	28.0								
PLANA DE INVERSION	0.0	53.7	13.7	51.1								
PARA DIV. RECA.	1.0	12.1	11.3	42.1								
PARA AMORTIZACION	6.2	41.0	2.6	9.0								
OTROA	6.3	41.6	2.0	9.0								
GASTO TOTAL	7.0	100.0	15.3	100.0	25.7	100.0	55.2	100.0	105.0	100.0	300.2	100.0
GASTO COBERTIVO	6.1	77.2	10.5	68.0	15.1	58.7	26.7	44.7	51.0	31.3	99.9	29.2
GASTO DIVERSO	1.0	22.8	4.8	31.0	10.0	41.3	28.5	55.3	113.0	68.7	210.3	70.8

FUENTE: CUENTA DE LA HACIENDA PUBLICA FEDERAL 1983-1988

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO

**INGRESOS - GASTOS TOTALES 1983 - 1988**  
**DE LAS EMPRESAS Y ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS**  
**SUJETOS A CONTROL PRESUPUESTAL DIRECTO S.C.T.**  
(Miles de millones de pesos)

CUADRO No. 2

ENTIDAD	1983	%	1984	%	1985	%	1986	%	1987	%	1988	%
<b>FIBRONALES</b>												
PAGOS TOTALES	112.7	100.0	107.6	100.0	273.0	100.0	495.1	100.0	1 312.6	100.0	2 250.0	100.0
RENTA DE BIENES Y SERV.	45.7	40.6	106.5	65.0	101.5	66.3	200.1	64.0	751.0	57.2	1 570.0	69.8
PAGOS ESPECIALES	6.0	5.3	11.3	6.7	18.6	6.8	31.0	16.4	100.0	8.0	138.4	6.1
TRANSF. DEL GOB. FED.	61.0	54.1	90.0	36.3	73.7	26.9	131.2	27.0	457.0	34.8	942.0	41.9
TRANSF. CORRIENTES	43.7	38.8	13.0	6.2	37.0	13.5	50.0	10.1	164.3	12.5	99.0	4.4
TRANSF. DE INVERSION	17.3	15.3	37.0	22.1	36.7	13.4	81.2	16.7	292.7	22.3	443.0	19.6
PAGA INV. FISCAL	0.1	0.0	10.2	11.5	22.1	8.1	46.5	9.4	100.0	11.4	226.0	10.1
PAGA AMORTIZACION	0.2	7.3	17.0	18.4	14.6	5.3	35.9	7.3	143.1	10.9	215.5	9.5
RENTA	2.6	2.1	4.2	2.5	3.3	1.2	7.0	1.6	52.6	4.0	57.1	2.5
RENTA	5.0	5.3	13.6	6.1	11.3	4.1	28.0	3.7	90.5	6.9	150.4	7.0
PAGO TOTAL	117.3	100.0	109.0	100.0	269.0	100.0	432.7	100.0	1 242.6	100.0	2 270.0	100.0
PAGO CORRIENTE	92.6	79.0	120.2	75.5	221.1	82.3	364.1	84.0	1 041.0	83.8	1 772.1	78.0
PAGO INVERSION	24.7	21.0	41.6	24.5	47.9	17.7	68.6	19.6	201.6	16.2	497.9	22.0
<b>* F.C. CHIRIHUANIA</b>												
PAGOS TOTALES	0.2	100.0	0.0	100.0	13.2	100.0	27.0	100.0				
RENTA DE BIENES Y SERV.	3.7	33.5	4.2	66.7	6.0	39.5	10.3	38.1				
PAGOS ESPECIALES	0.1	1.2	0.1	1.1	0.4	2.6	2.3	8.5				
TRANSF. DEL GOB. FED.	5.5	66.3	4.7	52.2	8.0	57.9	14.4	53.4				
TRANSF. CORRIENTES	3.3	42.3	3.0	33.3	6.0	44.7	9.6	34.0				
TRANSF. DE INVERSION	2.0	26.1	1.7	18.0	2.0	15.2	5.0	18.6				
PAGA INV. FISCAL	0.7	8.6	1.1	12.2	1.3	9.6	1.6	6.0				
PAGA AMORTIZACION	1.3	15.7	0.6	6.7	0.7	4.6	3.0	12.6				
RENTA			0.2	2.2	0.2	1.3	1.1	4.1				
RENTA	1.3	15.7	0.4	6.5	0.5	3.3	2.3	8.5				
PAGO TOTAL	6.1	100.0	0.0	100.0	14.6	100.0	26.1	100.0				
PAGO CORRIENTE	5.5	90.2	4.0	90.0	12.0	88.4	23.3	90.3				
PAGO INVERSION	0.6	9.8	0.0	10.0	1.7	11.6	2.8	10.7				
<b>* F.C. DEL PACIFICO</b>												
PAGOS TOTALES	18.0	100.0	28.2	100.0	44.7	100.0	95.4	100.0				
RENTA DE BIENES Y SERV.	8.6	51.2	16.1	57.1	16.6	56.5	51.0	56.3				
PAGOS ESPECIALES	0.5	3.0	2.5	8.9	1.0	2.2	2.2	2.3				
TRANSF. DEL GOB. FED.	7.7	45.0	9.6	34.0	19.3	41.3	41.4	43.4				
TRANSF. CORRIENTES	6.4	39.2	3.6	13.7	14.0	30.0	17.3	18.1				
TRANSF. DE INVERSION	1.1	6.4	6.0	21.3	5.3	11.3	24.1	15.3				

\* A PARTIR DE 1987 SE FORMARON A FIBROCARBILES NACIONALES DE MEXICO

FUENTE : CUENTA DE LA HACIENDA PUBLICA FEDERAL 1983 - 1988

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO



**INGRESOS - GASTOS TOTALES 1983 - 1988  
DE LAS EMPRESAS Y ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS  
SUJETOS A CONTROL PRESUPUESTAL DIRECTO S.C.T.  
(Miles de millones de pesos)**

**CUADRO No. 3**

ENTIDAD	1983	%	1984	%	1985	%	1986	%	1987	%	1988	%
PABA INV. FIECA	0.6	3.6	4.4	15.6	4.3	9.2	0.1	6.3				
PABA ADMINISTRACION	0.5	3.0	1.6	5.7	1.0	2.1	20.0	21.0				
PRENSA	0.1	0.6	0.6	2.1	0.3	0.6	4.0	4.3				
LEJENIA	0.4	2.6	1.8	3.6	0.7	1.5	16.0	16.0				
<b>GASTO TOTAL</b>	<b>16.1</b>	<b>100.0</b>	<b>28.0</b>	<b>100.0</b>	<b>45.9</b>	<b>100.0</b>	<b>97.0</b>	<b>100.0</b>				
GASTO CORRIENTE	15.1	93.8	22.9	80.1	41.6	90.6	83.7	86.3				
GASTO INVERSION	1.0	6.2	5.7	19.9	4.3	9.4	13.3	13.7				
<b>F.C. SONORA</b>												
PRENSAS TOTALES	4.8	100.0	6.1	100.0	10.3	100.0	18.8	100.0				
RENTA DE SERVICIOS Y SERV.	1.4	29.2	2.0	46.0	2.5	24.3	6.5	34.6				
PRENSAS DIVERSAS	0.3	6.3	0.9	14.7	1.5	14.6	2.1	11.2				
RENTAS DEL CARR. FER.	3.1	64.5	2.6	39.3	6.3	61.1	10.2	54.3				
RENTAS CORRIENTES	2.6	50.0	1.2	19.6	3.0	29.1	6.5	34.0				
RENTAS DE INVERSION	0.7	14.5	1.3	19.7	3.3	32.0	5.7	29.2				
PABA INV. FIECA	0.0	0.3	0.7	11.5	1.0	10.0	3.1	16.4				
PABA ADMINISTRACION	0.5	10.4	0.5	8.2	1.4	13.6	2.6	13.8				
PRENSA	0.1	2.1	0.1	1.6	0.0	3.0						
LEJENIA	0.2	4.1	0.4	6.6	1.0	9.7	3.6	13.0				
<b>GASTO TOTAL</b>	<b>4.8</b>	<b>100.0</b>	<b>5.5</b>	<b>100.0</b>	<b>10.3</b>	<b>100.0</b>	<b>18.8</b>	<b>100.0</b>				
GASTO CORRIENTE	2.6	50.0	4.6	83.6	6.0	71.0	15.1	79.9				
GASTO INVERSION	2.2	45.0	0.9	16.4	2.7	26.0	3.3	16.1				

\* A PARTIR DE 1987 SE FUNDACION A FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO  
FUENTE: CANTERA DE LA HACIENDA PUBLICA FEDERAL 1983 - 1988  
SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO

**INGRESOS - GASTOS TOTALES 1989-1993**  
**DE LOS ORGANISMOS SUJETOS A CONTROL**  
**PREBUDGETAL DIRECTO S.C.T.**  
 (Millones de nuevos pesos)

Cuadro No. 4

ENTIDAD	1989	%	1990	%	1991	%	1992	%	1993	%
<b>ASA</b>										
INGRESOS TOTALES	558.1	100.0	379.0	100.0	506.2	100.0	917.0	100.0	1 021.0	100.0
CUENTA DE RECURSOS Y MOV.	437.1	78.3	253.0	66.7	536.0	105.7	882.1	96.2	958.6	93.8
INGRESOS ESPECIALES	121.0	21.7	126.0	33.3	70.2	13.9	34.9	3.8	62.3	6.2
GASTO TOTAL	206.2	100.0	342.1	100.0	506.3	100.0	715.1	100.0	931.2	100.0
GASTO CORRIENTE	203.0	98.4	291.2	85.1	471.0	92.8	506.1	70.6	668.9	71.8
GASTO INVERSIÓN	4.3	2.1	50.9	14.8	117.3	23.1	129.0	18.1	266.3	28.6
<b>CAPURE</b>										
INGRESOS TOTALES	907.1	100.0	875.1	100.0	1 054.7	100.0	1 416.6	100.0	1 645.1	100.0
CUENTA DE RECURSOS Y MOV.	806.4	88.9	730.7	83.5	948.3	90.0	1 333.0	94.1	1 518.6	92.3
INGRESOS ESPECIALES	100.7	11.1	144.4	16.5	106.4	10.0	83.6	5.9	126.5	7.7
GASTO TOTAL	290.5	100.0	733.4	100.0	1 062.0	100.0	1 263.6	100.0	1 268.4	100.0
GASTO CORRIENTE	123.5	42.5	187.1	25.6	288.1	27.1	288.4	22.8	286.6	22.6
GASTO INVERSIÓN	167.0	57.5	546.3	74.4	882.7	82.9	975.2	77.2	981.8	77.4
<b>PERSONALES</b>										
INGRESOS TOTALES	2 043.0	100.0	2 287.0	100.0	4 089.2	100.0	5 009.0	100.0	5 971.0	100.0
CUENTA DE RECURSOS Y MOV.	1 866.2	91.3	2 249.6	98.3	2 962.2	72.5	3 883.1	77.5	3 328.6	55.7
INGRESOS ESPECIALES	176.8	8.7	100.0	4.3	1 127.0	27.5	1 125.9	22.5	1 642.4	27.4
DEPART. DEL GOB. FED.	600.0	29.4	677.3	29.6	1 568.0	38.3	2 032.6	40.6	2 378.7	39.8
DEPART. CORRIENTES	161.5	7.9	75.0	3.3	647.0	15.8	1 013.0	20.2	932.6	15.6
DEPART. DE INVERSIÓN	627.3	30.7	602.3	26.4	921.0	22.5	1 019.3	20.3	1 446.7	24.2
FONDO INV. FONCA	204.6	10.0	608.3	26.6	744.6	18.2	677.3	13.5	1 116.6	18.7
FONDO AMPLIACIÓN	222.7	10.9	337.1	14.7	177.3	4.3	341.0	6.8	330.1	5.5
OTROS	222.7	10.9	337.1	14.7	177.3	4.3	341.0	6.8	330.1	5.5
GASTO TOTAL	2 620.2	100.0	3 226.5	100.0	4 194.1	100.0	4 796.3	100.0	4 986.1	100.0
GASTO CORRIENTE	2 073.2	79.1	2 508.5	77.8	3 152.0	75.2	3 964.6	82.7	3 728.9	74.8
GASTO INVERSIÓN	547.0	20.9	718.0	22.2	1 042.1	24.8	831.7	17.3	1 257.2	25.2

FUENTE: CUENTA DE LA HACIENDA PÚBLICA FEDERAL 1989 - 1993  
 SECRETARÍA DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO

## GLOSARIO DE TERMINOS

**Administración Pública:**

Conjunto de dependencias y entidades que llevan a cabo las políticas, normas, técnicas, sistemas y procedimientos a través de los cuales se cumplen las atribuciones y funciones que la Constitución le confiere al Gobierno Federal.

**Administración Pública Paraestatal:**

Conjunto de entidades integrado por los Organismos Descentralizados, las Empresas de participación Estatal, las Sociedades Nacionales de Crédito, las Instituciones Nacionales de Seguros y Fianzas, y los Fideicomisos.

**Ahorro o Déficit Corriente:**

Es la diferencia positiva ó negativa que resulta después de cubrir los gastos corrientes en los ingresos corrientes.

**Ahorro o Déficit de Inversión:**

Es la diferencia positiva ó negativa que resulta después de cubrir los gastos de inversión, con los ingresos de inversión.

**Amortización:**

Es el proceso de cancelación de un empréstito, se aplica más comúnmente a la extinción de compromisos a largo plazo, como en el caso de deudas públicas o hipotecarias que se amortizan mediante pagos periódicos.

**Clasificación por Objeto del Gasto:**

Consiste en dividir al gasto en capítulos presupuestales y tiene como finalidad dar a conocer los costos globales de la demanda que realiza el Sector Público en bienes y servicios indispensables para el funcionamiento de la administración.

**Déficit o Superávit Presupuestal:**

Es el resultado de comparar los ingresos y gastos del Gobierno Federal y de los Organismos y Empresas de control directo, sin incluir financiamientos ni amortización.

**Disciplina Presupuestal:**

Directriz de política de gasto que obliga a las dependencias y entidades del Sector Público, a ejercer su gasto en los montos, estructuras y plazos previamente fijados por la programación del presupuesto que se autoriza, con pleno apego a la normatividad emitida a efecto de evitar después, ampliaciones de gasto no programadas, dispendio de recursos o conductas ilícitas en el manejo de las erogaciones públicas.

**Empresas de Participación Estatal:**

Entidades cuyo fin es la venta de bienes y servicios en el mercado, sin perseguir fines lucrativos y que considerando un interés social deben estar manejadas por el Estado.

**Gasto Ejercido:**

Es la parte del presupuesto definitivo que se gasta con cargo al ejercicio de que se trate independientemente de que su pago se realice en el mismo año del presupuesto, o en el próximo.

**Gobierno Federal:**

Organización ejecutiva o administrativa central encargada de los asuntos de un país, que comprende a los poderes de la unión, a la administración pública central y a entidades no pertenecientes a la administración pública paraestatal.

**Ingresos Presupuestales:**

Es el conjunto de percepciones que recibe el Sector Público controlado presupuestalmente, contenidos en la Ley de Ingresos.

**Inversión física:**

Son las erogaciones destinadas a la construcción o conservación de obras y a la adquisición de bienes de capital.

**Materiales y Suministros:**

Agrupar las asignaciones destinadas a la adquisición de toda clase de insumos requeridos por las dependencias y entidades de la Administración Pública, para el desempeño de sus actividades administrativas y productivas.

**Organismo Descentralizado**

Institución creada por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su artículo 45, con personalidad jurídica y patrimonio propio, constituido con fondos o bienes provenientes de la Administración Pública Federal, su objetivo y fin es la prestación de un servicio público o social, la explotación de bienes o recursos propiedad de la nación, la investigación científica y tecnológica y la obtención o aplicación de recursos para fines de asistencia o seguridad social.

**Sector Público:**

Conjunto organizado de las entidades de gobierno de un país que realizan funciones legislativas, ejecutivas y judiciales para la rectoría y regulación del desarrollo económico, político y social.

Comprende tanto las dependencias del Sector Central como las entidades del Sector Paraestatal en sus tres niveles: Federal, Estatal y Municipal.

**Servicios Generales:**

Son las asignaciones que se destinan para los servicios complementarios de las Administración Pública.

**Servicios Personales:**

Son las asignaciones destinadas a pagos que se hacen al personal empleado por la Administración Pública en el desempeño de servicios oficiales.

## BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- Bello M. Rafael.- Gasto Público, México 1984, pp: 1- 44  
ED. CIDE
- Díaz Arias Julián.- El Estado en la economía Ed. Selección de Estudios Latinoamericanos Vol. 13, México 1963, pp: 24 - 29
- García Pelayo Manuel.- Las transformaciones del Estado contemporáneo, Ed. Alianza, Madrid 1977, pp: 73 - 75
- Guillén Romo Héctor: Orígenes de la crisis en México 1940 - 1982 Ed. Era, México 1984, pp: 16 - 19
- Huerta González Arturo.- Liberalización e Inestabilidad económica en México, Ed. Diana, México 1992, pp: 145 - 178
- Labra Armando.- Para entender la economía mexicana ( Introducción a la política económica) Ed. Fac. de Economía, U.N.A.M. México 1987 pp: 13 -15 y 35- 44
- Lewis Arthur.- Teoría del Desarrollo Económico, Ed. Fondo de Cultura Económica, México 1984 pp: 411 - 458
- Madrid H. Miguel de la .- Cambio estructural y en el mundo. Ed. Fondo de Cultura Económica, México 1987, pp: 158 - 168
- Poder Ejecutivo.- Anexo Estadístico (Sexto Informe) Ed. Presidencia de la República, México - Noviembre 1994
- Poder Ejecutivo.- Plan Nacional de Desarrollo 1983 - 1988. Ed. Talleres Gráficos de la Nación, México 1983, pp: 280-293 y 448-454
- Poder Ejecutivo.- Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994. Ed. Talleres Gráficos de la Nación, México 1989 pp: 60-61 y 80-83
- Rivera Ríos Miguel A.- La crisis global del capitalismo en México 1960 - 1985 Ed. Era, México 1986, pp: 97 - 109
- Rodríguez Octavio.- La teoría del Subdesarrollo de la CEPAL. Ed. Siglo XXI, México 1980, pp: 180-182 y 267-276

## **Bibliografía**

---

- **Roll Eric.- Historia de las doctrinas económicas.- Ed. Fondo de Cultura Económica, México 1978, pp: 55-62 y 122-159**
- **Secretaría de Hacienda y Crédito Público.- Cuenta de la Hacienda Pública Federal 1989 - 1993 (Resultados Generales) y (Anexo Estadístico)**
- **Secretaría de Programación y Presupuesto.- Cuenta de la Hacienda Pública Federal 1983 - 1988 (SRIA. DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES) y (Anexo de agregados económicos)**
- **Scheifer Amezaga Xavier.- Historia del pensamiento económico. Ed. Trillas, México 1979, pp: 4 - 17 y 107 - 124**

## HEMEROGRAFIA CONSULTADA

- **Rev. Comercio Exterior**  
Ed. Banco Nacional de Comercio Exterior, Vol. 30  
No. 3, México - Marzo 1980, pp: 215 - 219
- **Rev. Comercio Exterior**  
Ed. Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C.  
Vol. 37 No. 12, México - Diciembre 1987, pp: 1075 - 1080
- **Rev. Comercio Exterior**  
Ed. Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C.  
Vol. 38 No. 12, México - Diciembre 1988, pp: 1145 - 1146
- **Rev. Comercio Exterior**  
Ed. Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C.  
Vol. 39 No. 4, México - Abril 1989, pp: 355 - 359
- **Rev. Comercio Exterior**  
Ed. Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C.  
Vol. 39 No. 6, México - Junio 1989, pp: 535 - 537
- **Rev. Comercio Exterior**  
Ed. Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C.  
Vol. 40 No. 6, México - Junio 1990, pp: 568 - 569
- **Rev. Comercio Exterior**  
Ed. Banco nacional de Comercio Exterior, S.N.C.  
Vol. 42 No. 11, México - Noviembre 1992, pp: 1005 - 1008
- **Rev. Exámen de la situación económica de México**  
Ed. BANAMEX, S.N.C.  
No. 757, México - Diciembre 1988, pp. 528 - 533
- **Rev. Mercado de Valores**  
Ed. Nacional Financiera  
Año XLIV No. 26, México - Junio 1986, pp: 630 - 634
- **Salinas de Gortari Carlos.-**  
**Reformando al Estado**  
Rev. Nexos No. 148, México - Abril 1990, pp: 27 - 32